Os Frigoríficos da Grande São Paulo e Arredores

(ESTUDO GEOGRÁFICO)

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO APRESENTADA
AO DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA DA
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊN-
CIAS HUMANAS DA UNIVERSIDADE DE SÃO
PAULO.

MIGUEL GIMENES BENITES
1978

Tese de Mestrado Apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

Orientadora: Professora Doutora MARIA CECILIA FRANÇA.

MIGUEL GIMENES BENITES

1 9 7 8

Í N D I C E

	pag.
Cap.I - <u>A GÊNESE DOS FRIGORÍFICOS NA GRANDE SÃO PAULO</u>	
<u>E ARREDORES</u>	1
Implantação antiga e recente dos frigoríficos.....	2
O papel do poder público e dos empresários no início' da atividade frigorífica.....	3
A Matéria-Prima às vésperas da implantação dos primei ros frigoríficos.....	36
A formação da rede Ferroviária paulista e a centrali- zação dos frigoríficos.....	39
Implantação do mercado consumidor: mercado externo e mercado interno.....	44
Cap.II - <u>EVOLUÇÃO ESPACIAL DAS ÁREAS DE ENCORDA</u>	53
A Primeira fase: do início do século até a segunda guer ra mundial.....	55
A Segunda fase: de 1945 a 1955.....	63
As Atuais zonas de engorda (após 1955-57).....	68
Cap.III - <u>A ATIVIDADE INDUSTRIAL</u>	78
A Estrutura Financeira e os acionistas.....	79
Classificação e estrutura Funcional dos estabelecimen tos frigoríficos.....	82
<u>Os Fatores de Produção: a infraestrutura básica.</u>	
a) Os equipamentos.....	89
b) A Mão-de-Obra.....	93
c) Matéria-prima.....	97
Novos projetos em andamento.....	102

Cap.IV - <u>OS MERCADOS CONSUMIDORES</u>	104
O mercado paulistano e o seu abastecimento - de 1659	
a 1913.....	106
O mercado paulistano e o seu abastecimento a partir'	
de 1913.....	109
As Grandes cidades próximas à Metrôpole paulista.....	121
O Mercado do Rio de Janeiro e o seu abastecimento.....	122
O Mercado externo.....	127
O Comércio de congelados e enlatados.....	137
A evolução do mercado e a revalorização dos produtos	
e sub-produtos; as especializações.....	141
Cap.V - <u>CONSEQUÊNCIAS ESPACIAIS LIGADAS À ATIVIDADE'</u>	
<u>FRIGORÍFICA</u>	145
I - A localização industrial e o "modelo" de Chicago...	147
a) Os fatores de localização industrial.....	153
b) A localização industrial após o "modelo" de Chica <u>go</u>	
go.....	161
II - Tendências atuais dos frigoríficos da Grande	
São Paulo e arredores.....	168
III - As Relações residência-trabalho.	
a) A distribuição geográfica da mão-de-obra.....,.....	171
b) Os meios de transporte e os itinerários.....	176
IV - A Marca dos Frigoríficos na paisagem.....	178
Conclusões.....	182
Bibliografia.....	185
Documentação Fotográfica.....	199
Tabelas.....	200

I N T R O D U Ç Ã O

A atividade pecuária no Brasil tem sido estudada por numerosos estudiosos.

Assim, alguns cientistas sociais se preocuparam em demonstrar a importância da mesma no Nordeste, no decorrer da conquista territorial dos séculos XVII e XVIII, bem como no regime alimentar da população brasileira.(1)

Certos geógrafos destacaram a importância da pecuária de corte na valorização de extensas áreas da região do Brasil Central Pecuário(2), relacionado ao acelerado crescimento urbano-industrial das Metrôpoles nacionais: Rio de Janeiro e São Paulo.(3).

Por outro lado alguns veterinários estudaram as rotas do gado devido a importância que assumiram os grandes deslocamentos do rebanho bovino no esquema criação - engorá - abate do Brasil Central Pecuário bem como os meios de transporte usados para estes deslocamentos. (4)

-
- (1) C.Furtado, "Projeção da Economia Açucareira- A Pecuária", in Formação Econômica do Brasil, 1970, pp. 54-60. C.Pra-do Jr., "A Pecuária e o Progresso do Povoamento no Nordeste", in História Econômica do Brasil, 1970, pp.66-68.
 - (2) Esta área abrange os Estados de S.Paulo, R.de Janeiro, Espírito Santo, M.Gerais, Norte do Paraná, grande parte de M.Grosso e Goiás, cf. B.K.Becker et alii "Changing Land Use Patterns in Brasil: The Spread of Cattle Raising in S.Paulo State", in Revista Geográfica, 1969, nº 71, p.38.
 - (3) P.Monbeig, "Les Paturages", in Pionniers et Planteurs de L'État de S.Paulo", 1952, pp. 276-295. B.K.Becker, "Expansão do Mercado Urbano e Transformação da Economia Pastoral", in Rev. Brasil. Geogr., 1966, nº 4, pp. 297-327.
 - (4) M.C.Pardi e R.B.Caldas, "O Brasil Central Pecuário", in Grandes Deslocamentos de Gado Bovino de Corte no Brasil, 1968, pp. 59-115.

No entanto, o estudo dos frigoríficos de bovinos no Brasil e o abastecimento das grandes metrópoles urbanas em carne bovina tem recebido pouca atenção.

O rebanho bovino brasileiro aumentou consideravelmente de 1920 para 1970, passando de 34 milhões de cabeças para 78 milhões. Este acréscimo foi possível, anteriormente, pelo incremento do número de cabeças basicamente nos Estados de M.Grosso e Goiás e mais recentemente graças à valorização da pecuária, facilitada pelos financiamentos bancários para criação bovina. Isso teve reflexos na implanta-
ção de grandes projetos agropecuários no Norte de Goiás e M. Grosso (SUDAM) incrementados por incentivos fiscais, nas crescentes demandas do mercado interno principalmente e, secundariamente nas exportações.

Por outro lado, o Brasil Central Pecuário é detentor da maior produção de carcaças (59,9% ou 1.105,0 mil ton.) em relação ao Brasil (1.845,2 mil ton.).(1) Esta é a maior das três grandes unidades geo-econômicas relacionadas ao ciclo pecuária abate-mercado-consumidor organiza-
do por dois grandes mercados consumidores: São Paulo e Rio de Janeiro.

As outras duas são Nordeste (do Maranhão à Bahia) e o extremo Sul do país. (2)

(1) Cf. "Carnes, Derivados e Sub-Produtos", in Produção Brasileira de Carnes, 1970, IBGE.

(2) Cf. A.Mamigonian e Outros, "Notas Sobre os Frigoríficos do Brasil Central Pecuário", in Bol. Paul. Geogr., 1976, nº 51, p.7.

Próximo à Metrópole paulista a pecuária leiteira ocupa o Vale do Paraíba e o Sul Mineiro, enquanto que no seu extremo estão presentes as áreas de criação de M.Grosso, Goiás e porções de M.Gerais, transformando-se as regiões intermediárias em áreas de engorda (1) (Oeste de S. Paulo, Sul de M-Grosso, Triângulo de M.Gerais e Sul de Goiás). Tal modelo espacial lembra a teoria de Von Thünen onde a influência da distância do mercado está relacionado ao uso do solo. (2)

Nesse conjunto geográfico, os primeiros frigoríficos se instalaram no início deste século junto à Metrópole paulistana, por iniciativa estrangeira (Swift, Armour e Wilson), utilizando a rede ferroviária paulista para a coleta do gado gordo das áreas de invernadas, visando basicamente as exportações e, em parte, o consumo da Capital paulista.

Após a segunda guerra surgiram outros frigoríficos, de iniciativa nacional, que concorreram e sobrepujaram os frigoríficos estrangeiros. Estes estabelecimentos de capitais nacionais surgiram em duas áreas distintas, quanto à localização: nos arredores das áreas de consumo e nas áreas de engorda. Na sua maioria, foram se instalar nas zonas de engorda, em três sub-regiões, quais sejam:

(1) Cf. A.Mamigonian e Outros, "Notas Sobre os Frigoríficos do Brasil Central Pecuário", in Bol.Paul.Geogr., 1976., nº 51, p.7.

(2) Idem, p.8.

a) Oeste de S.Paulo, Sul de M.Grosso e Norte do Paraná; b) Sul de Goiás, Triângulo Mineiro e Barretos; c) Norte-Nordeste de M.Gerais. (1)

Nesta mesma época, um outro grupo, com menor número de frigoríficos deu preferência para a localização nos arredores de S.Paulo (Cotia, Itapevi, Jandira e Santa Mônica) e no prolongamento industrial da Metrópole paulista-a região industrial da E.F.Paulista (Guapeva, Valinhos, Vinhedo e Piracicaba), visando o consumo da capital paulista em grande parte.

Nosso objetivo neste trabalho é o de focalizar a indústria de carne bovina no processo polarizador da Metrópole paulista naquilo que se refere às áreas de fornecimento de matéria-prima, as vantagens e desvantagens da atividade frigorífica localizada nas áreas de consumo, assim como as atividades destes estabelecimentos e o fenômeno global de abastecimento de carne bovina do aglomerado paulistano.

É um estudo de situação atual do significado dos frigoríficos na Grande S.Paulo tentando explicá-la dentro dos espaços que se relacionaram no passado e presente com a região.

Nossa vivência do tema data de 1971-1972 quando tivemos a oportunidade de participar de dois projetos de pesquisa com apoio da FAPESP nos dois últimos anos do curso de graduação na FFCL de Pres.Prudente.

(1) Cf. A.Mamigonian, "Notas Sobre os Frigoríficos do Brasil Central Pecuário", in Bol. Paul. Geogr., nº 51, 1976, p. 8.

O primeiro projeto realizado em 1971, intitulado "Relações entre Estrutura Fundiária e Rede Urbana 'na Alta Sorocabana" influenciou-nos na escolha do tema uma vez que ele nos forneceu informações sobre a gênese das áreas de engorda relacionadas à procedência extra regional dos proprietários rurais, bem como a influência dos frigoríficos paulistanos nesta porção do extremo Sudoeste Paulista.

O segundo projeto, iniciado em 1972, com base no anterior, cujo tema era "Estudo Geográfico da Indústria de Carne Bovina no Oeste de S.Paulo, Norte do Paraná e Sul de M.Grosso" possibilitou-nos um relacionamento maior com o assunto a ser desenvolvido. Foi quando entramos em contato com mais de duas dezenas de frigoríficos, espalhados pelas áreas de engorda, além do acesso aos dados estatísticos para 1972, fornecidos pelo DIPOA, SP para todo o Estado de S.Paulo, Sul de M.Grosso e Norte do Paraná.

No entanto, o estudo da indústria frigorífica realizado na mais importante área de invernadas do Brasil Central Pecuário não é o bastante para fornecer uma visão real da gênese da atividade frigorífica do grande conjunto geográfico Brasil Central Pecuário.

Seria necessário englobarmos as duas metrópoles para bem entender os mecanismos da organização do Brasil Central Pecuário como região econômica com destaque para a pecuária bovina. Embora não tivessemos descuidado de ver a polarização da cidade do Rio de Janeiro, os limites impostos pela extensão da pesquisa e pelo tempo, nos conduziram nessa primeira fase das pesquisas, a focalizar a Grande São Paulo e arredores.

A inexistência de pesquisas realizadas ' no setor de indústrias de carne bovina, tanto junto aos gran- des mercados consumidores como junto às áreas de invernadas, justificam a abordagem que fizemos, onde São Paulo se desta- ca no processo polarizador e cada vez mais abrangente como ' mercado consumidor.

Logo de início defrontamo-nos com dois ' problemas: o da delimitação da área e o da conceituação de frigorífico.

Para solucionar o primeiro, partimos dos trabalhos de P.George e J.R.Langenbuch. A partir da industria- lização e urbanização, P.George (1969) distingue quatro tê- mos geográficos referentes à área em estudo: 1) a cidade de S.Paulo; 2) a aglomeração; 3) a conurbação e 4) a região in- dustrial. (1)

A Baixada Santista, em virtude de suas ' intensas relações econômicas com a Metrôpole paulista é con- siderada por P.George como pertencente à grande unidade.(2)

Sob o ponto de vista da urbanização-in- dustrialização J.R.Langebuch (1971), distingue três faixas , conforme o maior ou menor hiato de compactação urbana e mi- grações pendulares entre a periferia e a área central: 1) a aglomeração restrita de S.Paulo, 2) a área metropolitana de'

(1) Cf. P.George, "Aire Metropolitaine, Conurbation ou Region Industrielle? Le Cas de S.Paulo", in Geografia das Indú- trias, IG-USP, 1969, p.16.

(2) Idem, p.16.

S.Paulo e 3) a região metropolitana de S.Paulo (1), sendo ' que a segunda porção envolve também a primeira e a terceira' área engloba a primeira e segunda regiões.

Para designar todo esse conjunto regional J.R. Langenbuch usa a expressão "São Paulo e arredores". Como se pode observar, os limites apresentados pelos dois ' geógrafos para a mesma área em evidência não são os mesmos , embora os critérios empregados sejam os mesmos. A delimita - ção proposta por P.George extravasou aquela apresentada por J.R.Langensbuch.

Resolvemos adotar a delimitação dada por P.George, por ser mais abrangente, pois inclui a porção in - dustrial interiorana e Santos, condizendo melhor com a situa ção por nós estudada.

Por este motivo denominamos a este con - junto urbano-industrial "Grande S.Paulo e arredores". Tratan do-se de uma questão controvertida, não nos cabia para este trabalho entrar no mérito maior da questão.

Quanto ao conceito de frigorífico ele ' não é muito nítido. Em geral, é necessário que um estabeleci mento faça o abate de alguns bovinos para que seja denomina do de frigorífico, mesmo quando não possui, na maioria dos ca sos, uma câmara frigorífica. (2) Esta tendência popular em

(1) Cf. J.R. Langenbuch, "A Delimitação da Grande S.Paulo", in A Estruturação da Grande São Paulo, 1971, pp. 330-331.

(2) Cf. I.F. Pereira, P.D. Criscuolo, A.A. Amaro, "Comercialização da Carne nos Frigoríficos e Matadouros do Estado de São Paulo", in Rev. Agricultura em S.Paulo, 1965, nº 7 e 8 pp. 20-22.

denominar estes estabelecimentos como tal, gerou confusão ' nos termos empregados, dificultando assim a sua distinção ' nas cartas geográficas da Grande S.Paulo.

Conforme a Revista Agricultura em S.Paulo (1965) os termos matadouro, frigorífico, charqueada e fãbrica de conservas foram estabelecidos de acordo com as definições adotadas pelo Serviço de Estatística da Produção ' do Ministério da Agricultura, segundo a principal atividade exercida:

- 1) Matadouro: possui instalações de abate para animais de açougue, visando o fornecimento de carnes verdes.
- 2) Frigorífico: possui instalações de abate e câmaras frigoríficas, visando a exploração industrial de carnes e seus ' derivados.
- 3) Charqueada: possui instalações para abate de bovinos, visando basicamente a produção de charque.
- 4) Fábricas de Conserva: possui instalações para manipulação da carne e seus derivados de origem animal. (1)

Com o propósito de evitar confusões, os termos matadouro, frigorífico, charqueada e fãbricas de conservas presentes no decorrer de nosso trabalho tem as conotações acima definidas.

Conforme o título sugere, nossa preocupação em enfocar o assunto dentro do campo geográfico foi sem-

(1) Cf. I.F.Pereira, P.D.Criscuolo, A.A.Amaro, "Comercialização da Carne nos Frigoríficos e Matadouros do Estado de São Paulo", in Rev. Agricultura em São Paulo, 1965, nº 7 e 8, pp.20-22.

pre com os espaços implicados no dinamismo que levou a atividade frigorífica paulistana a se extravasar além fronteiras' como corolário do processo polarizador da cidade de S.Paulo.

O método histórico pareceu-nos, de início, adequado para destacar a atividade frigorífica como parte integrada na expansão econômica da Capital paulista e, posteriormente, da Grande S.Paulo.

Se a atividade frigorífica em S.Paulo se inicia em 1913, as condições que permitiram sua instalação (possibilidade de mercado, estímulos governamentais, existência de capitais à procura de bons negócios, etc) criadas interna e externamente foram também objeto de nossas preocupações retrospectivas. A busca de tais fatores nos conduziu ao processo global de evolução da economia paulista, cujo reflexo na indústria pastoril se traduziu no florescimento das áreas de engorda cada vez mais afastadas do centro propulsor. Foi possível demarcar 3 fases de expansão das áreas de engorda, delimitando os espaços envolvidos.

A medida que se desenvolvia e se distanciavam as áreas de engorda o acelerado crescimento populacional, as conquistas técnicas do parque industrial paulistano em expansão e a consequente acumulação de capital nacional foram responsáveis por uma transformação quantitativa e qualitativa da indústria frigorífica. Tais transformações foram enfocadas, permitindo uma abordagem da parte técnica, administrativa, financeira e humana (mão de obra) que possibilitou a passagem dessa atividade antes estrangeira para as mãos dos nacionais.

Outros dados foram levantados ainda, quais sejam:

- levantamentos junto ao DIPOA, SP em 1972, objetivando a procedência de bovinos e os meios de transporte, destino dos produtos principais para o mercado interno e externo.
- consultas no Departamento do Arquivo do Estado de S.Paulo junto aos Relatórios da Prefeitura Municipal apresentados à Câmara de S.Paulo (1893, 1910, 1930), Relatórios da Secretaria da Agricultura do Estado (1920-1930), Relatórios de A.E. Taunay: História da Cidade de S.Paulo (1735-1765 e 1822-1831) Relatórios de Jesuino da Silva Mello (1859-1900), Relatórios do Ministério da Agricultura (1909-1910, 1912-1920, 1923-24, 1926, 1927, 1938-1939, 1940), Mensagens Presidenciais de Minas Gerais (1888-1907 e 1915-1928), M.Grosso (1809-1940 e 1954-1963) e Goiás (1858-1945), visando obter os fluxos que deixam estes estados e os seus destinos, assim como consultou-se os jornais do Estado de S.Paulo de 1913-1923 e 1954 (junho-julho), referentes ao abastecimento da Capital paulista, origem dos frigoríficos, produtos e sub-produtos, mercados internos e externos e áreas de engorda de Barretos e Sul de M.Gerais.
- levantamento de dados estatísticos utilizando os Relatórios da FEPASA (EFSorocabana: de 1906 a 1970 e 1972) e EFNoroeste (de 1936 a 1939, de 1941 a 1944, de 1953-1965).
- coleta de dados estatísticos junto à SUNAB (frigoríficos das zonas de engorda com entrepostos na capital paulista e arredores e FIESP referentes às fábricas de conservas, atacadistas e distribuidoras.

- levantamento de dados estatísticos junto a Biblioteca da Secretaria da Agricultura junto aos Boletins do Sindicato dos Invernistas e Criadores de Gado, Barretos; Boletins da Associação dos Pecuáristas do Vale do R.Grande, Barretos e Associação dos Criadores do Sul de M.Grosso-Campo Grande, visando obter o movimento de gado bovino gordo para a Capital paulista (CPEF-Cia.Paulista de Estradas de Ferro e EFNOB-Estrada de Ferro Noroeste de 1940 a 1965), bem como informações sobre as diferenças de comportamento de cada região pastoril do Brasil Central Pecuário.

- coleta de dados estatísticos contidos no cadastro dos operários dos frigoríficos Bordon e Jandira com a finalidade de obter os locais de residência dos operários, sexo, idade e meio de transporte usado para os deslocamentos até a fábrica.

- levantamento de dados estatísticos junto aos censos demográficos e agrícolas nos Estados de S.Paulo, M.Grosso, Minas Gerais, Goiás e Paraná para os anos de 1940, 1950, 1960 e 1970 no IBGE, visando obter a distribuição da relação população-rebanho bovino, bem como as tendências dos municípios à criação ou a engorda por meio da distribuição do efetivo bovino em vacas, bois e garrotes para corte, etc. Consultou-se ainda neste mesmo local os Anuários da Banas de 1963 referentes ao setor de carnes frigoríficas.

- consultas junto à Biblioteca Municipal de S.Paulo - Censo industrial do Estado de S.Paulo em 1901, realizado por Bandeira Jr.

O trabalho de gabinete caracterizou a

segunda etapa do trabalho, onde compilamos e tabulamos as informações e os dados estatísticos conseguidos na fase anterior, cálculos de correlação, cálculos de índices e a construção de gráficos, mapas, cartogramas.

Nossas visitas junto aos estabelecimen -
tos frigoríficos para as entrevistas foram prejudicadas ora' pela ausência dos empresários nos frigoríficos, ora pelo pouco tempo que dispunham para nos atender, e pela descontinuidade dos dados.(1)

A atualização dos dados estatísticos fornecidos pelo DIPOA, SP em 1972, não nos foi possível após várias tentativas.

Por essas razões não pudemos utilizar
boa parte do material por nós levantado.

-
- (1) Os dados estatísticos dos relatórios da EFSorocabana foram organizados só até 1957, considerando apenas o movimento de de animais por estação. É somente a partir de 1957 que aparecem consignados os embarques, por estação, reunindo sob o único total todas as espécies de animais e mais recentemente a partir de 1972 aparecem os totais de animais descriminados(bovinos, suínos e equinos). Os relatórios da EFNoroeste que não apresentam esses inconvenientes, não são, no entanto contínuos.

AGRADECIMENTOS

A realização deste trabalho só foi possível com a cooperação de várias entidades e pessoas as quais' muito devemos. Não sendo possível enumerar todas lembro apenas algumas que nos foram de grande valia. Agradecemos pois' a:

- FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo) que nos concedeu duas bolsas durante os anos de 1975 e 1976.
- Funcionários do Arquivo Público de S.Paulo, do Departamento de Estatística do GEIPOA, SP, das bibliotecas da FEPASA, Secretaria da Agricultura do Estado de S.Paulo e empresários dos frigoríficos que nos atenderam com atenção, meus agradecimentos.
- Diretor do Instituto de Planejamento e Estudos Ambientais' de Presidente Prudente (Universidade Estadual Paulista "Julio de Mesquita Filho") Prof. Alvanir de Figueiredo, que nos deu condições materiais exigidas para o término deste trabalho.
- Prof. Olimpio Beleza Martins e Augustinho J.Muchiutti que dactilografaram o trabalho.
- Eliseu Savério Spósito que confeccionou os desenhos e a José Paulino Sobrinho pelos serviços de mecanografia.
- Não poderia deixar também de reconhecer aqui o papel de meus familiares que sempre me incentivaram durante a realização deste trabalho,

Finalmente, sou muito grato à duas pessoas sem as quais não teria me iniciado na pesquisa geográfica. Prof.Armen Mamigonian pelo entusiasmo e compreensão com que'

sempre me atendeu e à Professora Maria Cecília França, minha orientadora, pela dedicação e paciência que sempre a ' nortearam nos seus trabalhos de orientação para mestrado .

I - A GÊNESE DOS FRIGORIFICOS NA GRANDE SÃO PAULO E ARREDORES

Implantação antiga e recente dos frigoríficos

O papel do poder público e dos empresários no início da atividade frigorífica.

A matéria - prima às vésperas da implantação dos primeiros frigoríficos.

A formação da rede ferroviária paulista e a centralização dos frigoríficos.

Implantação do mercado consumidor: mercado externo e o mercado interno.

I-A GÊNESE DOS FRIGORÍFICOS NA GRANDE SÃO PAULO E ARREDORES

Implantação antiga e recente dos frigoríficos:

O processo de implantação dos frigoríficos na Grande São Paulo e arredores definiu-se, basicamente, em função da combinação de vários fatores humanos e econômicos(1). O poder público, os incentivos fiscais, a matéria-prima, os transportes modernos e o mercado consumidor favoreceram, por um lado, a expansão dos frigoríficos; mas foi o capital proveniente da iniciativa privada(estrangeira e nacional) que dinamizou tal expansão, levando ao aparecimento de dois tipos de localização das instalações dentro da área de consumo: uma central e outra periférica.

Os frigoríficos da Grande São Paulo e arredores foram instalados em duas etapas distintas(2), conforme períodos de maior incremento. (Fig.1). A primeira fase, a antiga(de 1.911 a 1.925), corresponde à instalação dos estabelecimentos pioneiros nos arredores da Capital paulista. São eles: a Wilson(The Continental Products Co), em Osasco(1913), a Cia. Martinelli (1.913-1.914), em Santo André e a Companhia Armour(1.917), na Lapa. O frigorífico de Santos constitui a única exceção nessa primeira etapa, que se caracterizou pela centralização em função da Capital.

(1) Cf. J. Chardonnet, "La Localisation Géographique de l'Industrie en France", in L'Economie Française, Tomo I, 1.958, pp. 318-337.

(2) Cf. A. Mamigonian e outros, "Notas sobre os Frigoríficos do Brasil Central Pecuário", in Bol. Paul. de Geografia, jun. 1.976, nº 51, p.8.

FIG. 1
A INSTALAÇÃO DA ATIVIDADE FRIGORÍFICA NA GRANDE S. PAULO
E ARREDORES

fonte: entrevistas junto aos empresários, 1975-76

FIG. 2
A EXPANSÃO DA ÁREA URBANA DE SÃO PAULO
E A INSTALAÇÃO DOS FRIGORÍFICOS

A segunda fase de construção de frigoríficos na Grande São Paulo e arredores se inicia em 1956 (fig. 1) e corresponde às cidades periféricas da Metrópole de São Paulo (Itapevi em 1.957; Jandira em 1.961; Cotia em 1.962 e Santa Mônica - Cotia em 1.966) ou dos arredores da Grande S. Paulo (Jundiaí em 1.957; Valinhos em 1.963; Salesópolis em 1.970 e Vinhedo em 1.975(1)).

Esta segunda fase coincide com a instalação de um grande número de estabelecimentos nas áreas de engorda , por empresários nacionais. Mouran, em Andradina, em 1.954; T.Maia, em Araçatuba, em 1.957 e Fialdini, em S.Carlos do Pinhal, em 1.957.

Tanto as iniciativas nacionais como as estrangeiras estão representadas na fig.2, onde se percebe uma tendência de localização recente dos estabelecimentos em acompanhar a região industrial interiorana, na direção Noroeste do Estado de São Paulo.

O Papel do poder público e dos empresários no início da atividade frigorífica:

Na primeira fase de instalação da atividade frigorífica é preciso destacar o papel desempenhado pelo poder público, com leis e incentivos fiscais que favoreceram a expansão desta atividade industrial.

Os jornais da época, assim como os rela-

(1) O frigorífico de Vinhedo é filial de Piracicaba e constitui a única exceção desta segunda etapa, pois iniciou suas operações em 1.949.

tórios do Ministério da Agricultura trazem farto documentário sobre o assunto, numa fase em que se tentava introduzir aqui a cadeia do frio, importante conquista técnica da indústria frigorífica.

A aplicação da cadeia do frio (congelamento e resfriamento) marcou uma etapa importante no século XIX. A conservação dos produtos perecíveis por vários meses, sob baixas temperaturas, tanto nos locais de produção como nos meios de transporte (vagões ferroviários, caminhões e navios) vulgarizou-se rapidamente no mundo industrial.

Em 1.910, o Presidente da República, Nilo Peçanha, assinou o decreto Federal de nº 7.945(1), em que estabeleceu as bases para a concorrência à instalação de matadouros - frigoríficos modelos e entrepostos frigoríficos, mediante a concessão de favores e prêmios. O próprio Ministro da Agricultura, Rodolpho N. da Rocha Miranda, ao elaborar tal decreto, deixou transparecer na apresentação dos motivos a estranheza pelo fato de o Brasil não ter ainda aproveitado às vantagens da indústria do frio. São suas palavras: "Aliás, tão óbvias são as vantagens das instalações de frigoríficos e de matadouros modelos, que admira não houvesse, até hoje, servido de estímulo à nossa atividade"(2)..., imitando com isso outros países, como os EUA, a Alemanha e a Argentina.

Nos EUA há 1.200 matadouros - frigoríficos e "parking-houses", empregando a refrigeração artificial

(1) Cf. "Decreto nº 7.945", in Atas do Poder Executivo, Leis do Brasil, 1.910, p.473.

(2) Idem, p.474.

para carne animal(1), sem falar dos outros produtos perecíveis. Na Alemanha, muitas cidades com 2.000 a 3.000 habitantes possuíam um matadouro-frigorífico e o Ministério da Guerra possuía entrepostos frigoríficos para as carnes congeladas em quantidade suficiente para o fornecimento do Exército Alemão, em caso de guerra, durante 200 dias(2). O Brasil não poderia permanecer indiferente a estes fatos que estavam ocorrendo no exterior.

Ainda na exposição de tais motivos, o Ministro da Agricultura, deixou transparecer dois tipos de preocupação, de caráter econômico e de higiene. 1- de caráter econômico: a conquista de novos mercados no exterior, com adoção de processos modernos de conservação da carne, é notória no transcorrer de toda a apresentação dos motivos de tal decreto.

Em 1.880, a Inglaterra começou a receber carnes frigorificadas procedentes da Austrália; já em 1.883 as repúblicas do Prata iniciaram, também para aquele país, a exportação de carnes conservadas por esse mesmo processo(3).

A preocupação com a exportação de carnes

(1) Cf. "Relatórios do Ministro da Agricultura, Indústria e Comércio", 1.909-1.910, pp. 111-114.

(2) Idem., pp. 111 - 114.

(3) Em 1.906, a Argentina e o Uruguai exportaram para os portos ingleses 2.919.000 carcaças de cordeiros, 1.314.708 quartos de boi congelados e 454.613 quartos de boi refrigerados cf. "Decreto nº 7.945", in Atos do Poder Executivo, Leis do Brasil, 1.910, p.475.

continua viva no governo, o que se pode depreender dos pronunciamentos do Ministro da Agricultura(1).

2- a preocupação pela higiene alimentar, evitando desta forma o consumo de produtos deteriorados pela população das grandes cidades, o que seria resolvido principalmente com a instalação de matadouros-modêlos e entrepostos frigoríficos(2).

A segunda parte do decreto nº 7.945 regulamentava a abertura da concorrência para instalação de matadouros-modêlos e entrepostos frigoríficos destinados à conservação de produtos nacionais e estrangeiros, por meio de con

(1) Em 1.910, o Ministro da Agricultura dizia: "A eloquência destas cifras constatadoras da iniciativa inteligente e do trabalho fecundo que determinaram a prosperidade econômica e o emgrandecimento dos nossos vizinhos deve servir de exemplo e estímulo a nossa atividade", cf. Decreto nº 7.945, in Atos do Poder Executivo, 1.910., p.475.

(2) A esse respeito manifestou-se o Conselheiro Antonio da Silva Prado, por ocasião da inauguração do primeiro frigorífico na cidade de Barretos em 1.913. ... "porque até agora a alimentação pública em São Paulo jamais se subordinou a esses princípios de higiene que estabelecem benefício para a saúde e para o trabalho. Até aqui o comércio de carnes verdes foi uma perfeita irrisão"..... Cf. "O Matadouro de Barretos", in O Estado de São Paulo, de 12 de 04 de 1.913, p. 3.

cessão de prêmios e favores.(1). Os favores concedidos consistiam no pagamento de taxas, por parte do governo, pelas mercadorias beneficiadas, armazenadas nos entrepostos, navios e vagões frigoríficos, bem como a isenção dos direitos de importação para todo material de construção de edifícios, desde que não houvesse similar no Brasil. Também entraram nesses privilégios máquinas e material de transporte, havendo ainda facilidade nos contatos com as estradas de ferro e direito à desapropriação para os terrenos indispensáveis à instalação das câmaras frigoríficas ou de matadouros-modêlos(2).

Conforme os relatos de P.Frontin, apenas dois interessados com capitais nacionais(Horácio Lemos e José Prestes) corresponderam aos apêlos do decreto Federal, apresentando os projetos para a instalação de matadouros e entrepostos frigoríficos(3). Horácio Lemos propôs projetos para a instalação de matadouros-modêlos nas áreas do Centro(interior de Minas Gerais, de São Paulo, do Rio de Janeiro) e para serviços de frigoríficos nos portos de Santos e Rio de Janeiro(4).

-
- (1) Os prêmios anuais são concedidos pelo governo às empresas que colocarem o primeiro vapor frigorífico destinado principalmente à exportação dos produtos nacionais para o estrangeiro ou para os Estados. Havia ainda prêmios para os dois primeiros vapores e também para os três primeiros vapores nas mesmas condições acima citadas. Por outro lado, haverá prêmios para a melhor e mais completa organização dos serviços frigoríficos e matadouros-modêlos que fornecessem carnes verdes em melhores condições de higiene e preços mais baixos. A concessão destes prêmios e favores por parte do governo será de 5 anos, Cf. "Decreto nº7.945, in Atos do Poder Executivo", Leis do Brasil, 1.910, pp.477 e segs
- (2) Cf. "Decreto nº7.945", in Atos do Poder Executivo, Leis do Brasil, 1.910, p.477.
- (3) Cf. "Relatório do Ministro da Agricultura, Indústria e Comércio", 1.909-1.910. pp.111-114.
- (4) Idem., pp.111-114.

José Prestes, que estava ligado a uma companhia de engenharia fez uma única proposta, abrangendo todos os serviços nas três zonas (Norte, Centro e Sul) (1).

Após o julgamento destas duas propostas, sob a coordenação do relator P. Frontin, o Governo Federal rejeitou-as, pois não satisfaziam as condições e exigências do edital (2).

Como a concessão de favores e prêmios contidos no regulamento deste decreto Federal requeresse pesados investimentos para o Ministério da Agricultura, não foi aberta uma nova concorrência (3).

Fato importante a ser assinalado é que os projetos para a instalação de matadouros-frigoríficos modelos, apresentados inicialmente para a apreciação do Ministro da Agricultura já denotavam duas tendências quanto à localização da atividade frigorífica: áreas de produção de matéria-prima (bois gordos) e os centros de consumo (portos de Santos e do Rio de Janeiro). Como não foi aberta uma outra concorrência para a apresentação de novos projetos para a instalação de matadouros-modelos e entrepostos frigoríficos no Brasil, pergunta-se: qual a importância que teria tido este decreto Federal na organização futura da nossa atividade frigorífica?

(1) - Cf. "Relatório do Ministro da Agricultura, Indústria e Comércio", 1.909-1.910. pp. 111-114.

(2) Idem, pp. 111-114.

(3) Ibidem, 1.911, pp. 107-110.

Dos favores concedidos pelo decreto nº7945, o mais importante de todos, é aquele que diz respeito à isenção de direitos de importação para as máquinas, material de transporte e material de construção, numa época em que nossa indústria de equipamentos neste setor não estava aparelhada a produzir maquinário de montagem dos frigoríficos(1). Neste incentivo concedido pelo Governo Federal reside o mérito de tal decreto, pois houve uma seleção de favores prioritários, que realmente poderiam criar as condições para o desenvolvimento da atividade frigorífica no Brasil. Tal incentivo estará contido também nos futuros decretos Federais.

Com base no decreto Federal nº 7.945 elaborou-se em 10/12/1.910 a lei 2.321, que concede a isenção de direitos de importação aos mecanismos e aparelhos para a montagem de charqueadas, matadouros-frigoríficos e entrepostos frigoríficos para depósito de carnes, pagando estes maquinários uma taxa de 5% de expediente(2).

Com base somente na lei acima mencionada, coube à iniciativa ao Cons. Antonio da Silva Prado(3) montar em Barretos um matadouro-modelo dotado de câmaras frigoríficas, que começaria a funcionar em 1.913 e que abasteceria a Capital paulista, gozando dos direitos de importação de equipamentos e aparelhos destinados à construção do matadouro-frigo-

(1) Cf. "Relatório do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, 1.911, pp.107-110.

(2) Cf. "Lei nº 2.321", in "Atos do Poder Executivo", Leis do Brasil, 1.910, 1.913, p.90.

(3) Este Senhor foi grande cafeicultor, industrial(Cia.Vidraria Santa Marina,1.895) e um dos maiores acionistas da Cia Paulista de Estradas de Ferro.

rífico(1). Os produtos do matadouro-módulo de Barretos destinados aos centros consumidores, seriam transportados por vagões-frigoríficos da Cia Paulista E.F. que, para esse fim, seriam especialmente construídos, ao mesmo tempo em que propiciariam frete à Cia Paulista(2). A esse respeito manifestou o Dr. Pedro de Toledo:" as câmaras frigoríficas nos vagões ferroviários poderão ser obtidas com relativa facilidade, pouco dispendiosas e sem agravo às tarifas"(3), oferecendo para isso o Governo, os mesmos favores de isenção de direito para o material necessário a ser implantado.

Durante a grande guerra(1.914-18) surgiram no Estado de São Paulo os primeiros matadouros-frigoríficos e matadouros-módulos, empregando a refrigeração artificial para os produtos de origem animal. Para compensar não só as exportações de café, que caíram de 23,3 milhões de libras esterlinas, em 1.914 para 17,8 milhões, em 1.918(4), como também o incremento das exportações européias, o governo do Estado de São Paulo estimulou os investimentos, visando a aumentar a

(1) Cf. "Relatório do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, 1.911, pp.107-110.

(2) Cf. "Relatório do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, 1.911, pp.107-110.

(3) Idem, pp.107-110.

(4) Cf. Albert Demangeon, "Le Développement Economique de l'Etat de S.Paulo, au Brésil", in Annales de Géographie, 1.921, p.289.

exportação de produtos e sub-produtos da pecuária(1).

Também os cereais se beneficiaram destes estímulos de exportação(2). O exemplo dado por S.Paulo foi seguido de perto pelos Estados do Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro, que votaram leis nesse sentido(3), visando estimular a instalação de matadouros-modêlos e a exportação de produtos pecuários para o exterior. Isso consistiu numa tentativa de equilibrar a economia nacional numa época em que esta se encontrava abalada pelas crises da borracha e pelas baixas periódicas do café(4).

Os decretos Federais criados até então para estimular a instalação de matadouros-modêlos no território nacional, se caracterizavam por apresentar uma preocupação mais voltada para a importação de maquinários e aparelhos para a montagem destes estabelecimentos. Aos poucos, estes decretos Federais vão diminuindo suas restrições alfandegárias, até torná-las inexistentes.(5).

-
- (1) Para isso, foi criada a lei de nº1.497 de 30/12/1.915, art. 5º, que concedia a isenção de impostos de exportação aos produtos dos "packing-houses" ou matadouros-frigoríficos que já estivessem ou que fossem estabelecidos no Estado pelo prazo de 10 anos, Cf. "Leinº 1.497", in Leis e Decretos do Estado de São Paulo, 1.916, p.216.
- (2) Cf. A. DeMangeon, "Le Développement Economique de L'Etat de S. Paulo, au Brésil". in "Annales de Géographie", 1.921, p.290.
- (3) Cf. Sociedade Rural Brasileira", in O Estado de S. Paulo, 20/2/1.920., p.4 e Mensagem apresentada a Assembléia do Est. do Rio de Janeiro", in O Estado de S. Paulo, 19/8/1.920, p.6.
- (4) Cf. "Estudos Econômicos", in O Estado de S. Paulo, 19/2/1.915, p.3
- (5) Isto pode ser constatado no decreto Federal 3.347 de 3/10/1917, do art.2º. "todo material, mecanismos, acessórios e utensílios destinados à construção e exploração dos estabelecimentos frigoríficos que se fundarem para a matança, preparo e exportação de carnes congeladas, resfriadas ou conservadas, terão direitos aduaneiros, inclusive os de expediente, durante o prazo de 5 anos". Cf. "Atos do Poder Executivo", in Leis do Brasil de 1.917 e 1.918, p.137.

Em 1.915, por exemplo, a Continental Products C9, localizada em Osasco, recebeu uma outra parte dos seus equipamentos totalmente isentos de direitos aduaneiros, tendo entrado pelo porto do Rio de Janeiro(1).

Finalmente, a lei de nº1.168 de 2/8/1950 do governo de Eurico Gaspar Dutra(2) se caracteriza em relação às demais leis por nós assinaladas por propiciar incentivos para incrementar a descentralização da atividade frigorífica das áreas de consumo(em nosso caso, a Metrôpole paulista) em direção às áreas de engorda, por meio de financiamentos bancários e pela concessão de prêmios em dinheiro, gozando de favores tais como isenção de direitos e taxas aduaneiras, pelo prazo de dez anos, para a importação de aparelhagens, e facilidade na aquisição de terrenos.

Um outro aspecto, não cogitado até então nas leis anteriormente estudadas por nós, é que esta lei fornecia financiamentos e favores para sociedades de criadores, recriadores e invernistas, ou para empresas de transporte ferroviário, rodoviário e fluvial, que fossem iniciativas nacionais. Tais leis visavam ao abastecimento do mercado regional e nacional, e não mais do mercado internacional como havia sido enfatizado nos decretos e leis anteriores.

Amparados pelos favores governamentais de 1.910 e 1.915, principalmente, os primeiros frigoríficos de

(1) Cf. "Frigorífico de Osasco", in O Estado de São Paulo, 6/7/1.915., p.1.

(2) Cf. "Lei nº 1.168", in Atos do Poder Executivo, 1.950, - pp.50-53.

capitais estrangeiros (Cias. Wilson e Armour) passaram a atuar nas regiões do Brasil Central Pecuário por meio da Capital paulista, assim como os estímulos de 1.950 foram correspondidos pelos invernistas e pecuaristas de São Paulo e Mato Grosso que passaram a instalar vários frigoríficos nas áreas de engorda. O sucesso dos empreendimentos a partir da década de 1.950 foi garantido pelos vagões frigoríficos, inicialmente, e, posteriormente, pelos caminhões frigoríficos que tomam a direção Leste, atingindo a Capital paulista, o principal centro consumidor de carnes.

Assim, surgiram as primeiras iniciativas em Andradina (Mouran), Araçatuba (T. Maia), Barretos (Antenor - Duarte) e Campo Grande (Laucídio Coelho).

As grandes empresas estrangeiras contaram com longa experiência no setor de carnes (abate-industrialização-comercialização) durante a primeira fase de concessão de estímulos, de 1.910 a 1.915.

Das cinco grandes empresas frigoríficas sediadas em Chicago, um grupo de companhias conhecidas com o nome de "Big-Five" (Armour, Swift, Wilson, Morris e Cuday), apenas as três primeiras se internacionalizaram.

A Cia. Morris Packing foi incorporada à Cia. Armour, provavelmente em 1.922, sendo ambas as maiores empresas dos EUA neste setor(1), enquanto a Cia. Cuday teria desaparecido por fusão.

(1) "Telegramas do Exterior" EUA, in O Estado de S. Paulo, 25/11/1.922, p.2.

Por outro lado a Cia. Armour também propôs a fusão da Wilson com outras empresas pertencentes ao grupo "Big-Five" (1).

Estes cinco grandes frigoríficos sediados em Chicago ocupavam 10.000 operários em 1.921. Alguns deles surgiram de maneira modesta, como a Cia. Armour, Swift e Morris (2).

O surgimento das Cias. Armour, Swift e Wilson, como empresas exponenciais do mercado norte-americano de frigorificação da carne, ocorre no mesmo período em que se consolidam outras iniciativas empresariais deste setor da economia, bem como o fortalecimento da tendência à concentração empresarial.

A ausência de dados e de maiores informações não nos permitiu formar uma idéia sobre os fatores específicos que levaram ao desenvolvimento e à expansão destas empresas fora dos EUA. Os EUA, que em 1.900-1.910 ocupavam o primeiro lugar na exportação de carnes, perderam essa posi

(1) "Telegramas do Exterior" EUA, in O Estado de S. Paulo, 25/11/1.922, p.2.

(2) A Cia. Armour foi fundada por F.D. Armour, nascido em Stockbridge (N.I.) em 1832, e começou com o abate de suínos e posteriormente gado bovino. Construiu a primeira câmara frigorífica em 1.874. A Cia. Swift foi fundada por G. Swift, próximo à Boston (Massachusetts), em 1.839, quando começou com pequeno açougue, tendo se transferido depois para Chicago, onde fundou importante empresa. N. Morris, que nasceu na Alemanha em 1.840 e se deslocou para os EUA por questões políticas, passou a fornecer carne para o exército dos EUA, durante a revolução civil. Cf. W.H. Harnisch, "Carnes Frigorificadas", in O Estado do Rio Grande do Sul, A Terra e o Homem, 1.941, p.26.

ção em decorrência do aumento de sua população interna e da diminuição do rebanho bovino que cedeu lugar, em grande parte, à lavoura(1). Tal fato foi um dos fatores que levou estas empresas a buscar novos mercados de produção de matérias-primas, introduzindo nestas áreas todo o aparato racional, tecnológico e administrativo na exploração das condições vigentes, dentro de um sistema de exploração neo-colonial.

A expansão destas companhias frigoríficas norte-americanas (Armour, Swift e Wilson) e inglesa (Anglo) buscou países como a Nova Zelândia e, a Austrália, a Argentina, o Uruguai e, finalmente, o Brasil, como áreas prioritárias para a localização de suas filiais, passando o país a se abastecer de carnes congeladas e enlatados procedentes da Nova Zelândia, Austrália e Canadá, e de gado em pé do México a partir de 1.910.

Por outro lado, o crescente desenvolvimento urbano-industrial, de 1.850 a 1.920, e a consequente elevação do padrão de consumo do europeu abriram enormes mercados para a produção de gêneros alimentícios. A Europa, vendo-se então incapaz de organizar a sua produção para atender a crescente demanda do mercado interno, passa a se abastecer de carnes congeladas, resfriadas e enlatadas da Austrália, Nova Zelândia, Argentina e Uruguai.

(1) O rebanho bovino dos EUA apresentou um decréscimo de 9,57% de 1.900 a 1.910 (67.719.000 e 61.804.000 cabeças) enquanto que a população cresceu 17,66% neste mesmo período (76.094.000 e 89.003.000 habs.) cf. Historical Statistics of US., 1.972, pp.10 e 519-520.

Estes países exportadores se caracterizavam por terem iniciado a produção de carnes congeladas e resfriadas nos fins do século XIX. A Inglaterra começou a receber, em 1.880, as principais remessas do produto procedente da Austrália e, em 1.883, também os países platinos iniciaram a exportação de carnes conservadas pelo frio artificial com destino àquele país.

O primeiro frigorífico argentino foi construído em 1.882 por empresários nacionais. A partir de 1.908 os frigoríficos argentinos passaram para as mãos de capitais norte-americanos, após terem sido financiados por ingleses.

Assim, em 1.920, a Cia. Armour possuía - frigoríficos em Buenos Aires, e outros estabelecimentos espalhados pelo mundo, enquanto a Cia. Wilson possuía fábricas em Buenos Aires. Em 1.912 a Swift comprou, em Montevideo, um frigorífico já em atividade o maior deste gênero naquele país, com capacidade de 1.500 bovinos e 2.000 ovinos/dia. Possuía ainda frigoríficos na Austrália, Nova Zelândia e Argentina (B.Aires).

Estas grandes empresas estrangeiras se caracterizam por estarem voltadas, basicamente, para o mercado externo, produzindo carnes resfriadas, congeladas e enlatados.

Com o encarecimento das terras para as pastagens na Argentina(1) e a conflagração mundial de 1.914-18, o Brasil atrai as companhias inglesas e americanas, principalmente, que buscam a remuneradora exploração da indústria de carnes

(1) Cf. "Uma Entrevista Concedida pelo Senhor L.Plaut ao "B.Aires Herald", in "Sociedade Rural Brasileira", in O Estado de São Paulo, 12/11/1.920, p.4.

resfriadas, congeladas e conservadas. A ocasião era propícia para se realizarem os investimentos no Brasil, pois não só a Europa aumentava suas importações de carnes, como também o governo brasileiro (Federal e Estadual) estimulava os investimentos por concessão de favores governamentais sob a cláusula de exportação, compensando a queda do comércio do café e da borracha.

Também a França entra neste comércio e, em 1.915, assina um contrato com o Brasil, por cinco anos, para o fornecimento de 120.000 toneladas/anuais de carnes frigoríficas, com a finalidade de suprir o seu exército(1) na impossibilidade de restabelecer o seu próprio rebanho. Por outro lado, por meio de pessoas importantes ligadas ao frigorífico Wilson, estabeleceu-se uma política de propaganda favorável em relação ao Brasil para a atração de investimentos de capitais estrangeiros, sobretudo norte-americanos(2).

Tais notícias chamaram a atenção de capitalistas americanos, principalmente, para investir no Brasil.

Em 1.915, por exemplo, em Nova Iorque, - formou-se um "trust" para explorar uma concessão de quase 100.000 ha. pelo Governo Federal, estabelecendo-se ali uma

(1) Cf. "Carnes Congeladas", in O Estado de S.Paulo, 1/8/1.915, p.5.

(2) A propósito citamos as declarações feitas pelo Sr.L.Plaut, gerente da Cia.Wilson, que ressaltou entre outros fatos a facilidade na aquisição de terras a preços razoáveis para a criação de suínos e bovinos, em relação aos da Argentina, onde as terras estão muito caras. Cf. Uma entrevista Concedida pelo Sr.L.Plaut ao B.Aires Herold, in "Sociedade Rural Brasileira", O Estado de S.Paulo, 12/11/1.920, p.4.

fábrica de carne conservada, localizada às margens do Rio Paraguai no Pantanal Matogrossense, objetivando a exportação para a Europa(1).

A eclosão da primeira guerra mundial desorganizou o mercado produtor existente, na Europa principalmente no setor agro-pecuário, cujo rebanho foi dizimado em grande parte pela guerra. É neste cenário que as grandes empresas americanas e européias atuam no sentido de suprir as deficiências do mercado produtor europeu. Assim, em 1.917, a Cia. Armour adquiriu uma charqueada em Santana do Livramento(R.S.), para abater 5.000 cabeças mensais, e a cia. Swift comprou uma outra charqueada em Rosário(R.S.), abatendo 600 bovinos/mensais ao mesmo tempo em que iniciou, no porto do Rio Grande(R.S.) a construção de um outro estabelecimento com capacidade para abater 500 bovinos/dia, 500 suínos/dia e 1000 ovinos/dia, objetivando a exportação de carnes em conserva.

A cia. Wilson do Brasil se estabeleceu em Santana do Livramento(R.S.), em 1.918, iniciando a matança de gado para a produção de conservas.

Estas companhias frigoríficas estrangeiras que se instalaram no Rio Grande do Sul o fizeram pelos favores que as leis concediam à indústria frigorífica. Tais empresas, ao se instalarem no R.G. do Sul, ocuparam charqueadas já existentes, adaptando-as posteriormente, de modo a não perderem tem

(1) Cf. "Carnes Congeladas", in O Estado de São Paulo, de 1 de 8 de 1.915, p.5.

po com a construção de unidades novas, explorando ao máximo a existência, ali, do maior rebanho bovino brasileiro, que nesta época era de 10.000.000 de cabeças(1).

Após a instalação destas três grandes firmas norte-americanas na Campanha Gaúcha, iniciou-se a construção de dois desses estabelecimentos acima citados na Capital paulista: The Continental Products Cº (Frigorífico Wilson do Brasil), em 1.914, e a Cia. Armour do Brasil, em 1.917, aproveitando-se das concessões e favores estaduais sob a cláusula de exportação.

Em Mendes, nas proximidades do Rio de Janeiro, instalou-se, em 1.917, a Brazilian Meat Cº Anglo S. A. que já abatia anteriormente 500 cabeças/dia para exportação no Matadouro Santa Cruz(2).

A Armour do Brasil e a Wilson do Brasil, esta última em sociedade com a Brazil Land Cattle Cia. & Packing Cº, que detinha grandes fazendas para a criação e engorda de bovinos, se instalaram nos arredores paulistanos em grandes propriedades rurais com pastagens artificiais, onde os bois procedentes das distantes áreas de engorda pudessem se refazer do cansaço das longas viagens por ferrovias, antes de abate.

(1) Cf. Entrevista com R.H.Blake, diretor da Swift-Armour, em 4/4/1.975.

(2) Cf. "Mercado de Carnes", in Telegramas Rio", O Estado de São Paulo, de 15 de março de 1.918. p.2.

O frigorífico Wilson iniciou sua construção em 1.914 com cerca de 242 ha., nos limites do município de Osasco com Presidente Altino e São Paulo. A Armour iniciou suas construções em 1.917, em Anastácio(Lapa), no interior de uma fazenda com 2.420 ha. de pastos artificiais, indo desde o Rio Tietê até Parada de Taipas(Jaraguã) nos arredores de São Paulo(~~Fig. 2~~).

Estes estabelecimentos se caracterizavam desde o início por possuírem grande capacidade de produção de carne bovina e suína para exportação em larga escala(1).

O frigorífico Armour, construído nos arredores da Capital paulista, era o maior de todos os estabelecimentos que a empresa possuía na América do Sul, tendo sido importados aços, cimento e cortiças para o revestimento das paredes das câmaras frigoríficas, quando de sua construção.

O primeiro frigorífico paulistano(Martinnelli) precedeu a instalação do capital estrangeiro no setor.

Concomitantemente com os frigoríficos estrangeiros e a partir da implantação dos mesmos começaram a

- (1) A Cia. Wilson se instalou com capacidade de abate de 500 a 800 bovinos, 1.000 porcos e 600 carneiros por dia, podendo conter nas suas dependências carnes de 5.000 rezes., Cf. A Continental Products Co, in O Estado de São Paulo, "24/9/-1.914, p.5. A Cia. Armour ergueu-se em Anastácio, com capacidade diária de abate de 2.000 bovinos, 3.000 suínos e de 1.500 ovinos, tendo a empresa começado a funcionar em 1921, cf. "A Cia. Armour do Brasil", in O Estado de São Paulo, de 1/1/1.921. p.6.

ser edificad^{os} frigoríficos nacionais.

O precursor dos frigoríficos brasileiros começou a funcionar em Barretos, em 1.913, visando, de início, ao abastecimento crescente do mercado paulistano, até então servido por precários matadouros. Foi uma iniciativa de Antonio Silva Prado

Este empreendimento surgiu nas áreas de engorda de Barretos (onde se invernava por esta época 100.000 cabeças/anuais). Nesta área, a Cia. Paulista E.F. possuía extensas fazendas para criação e engorda(1). A partir de 1.914 inicia-se a exportação de carnes congeladas para a Europa.

Em 1.916 aparece a Cia. Frigorífica de Santos, fundada por vários empresários, entre os quais eram mais importantes: Alberto Raismann e Roberto C. Simonsen(2).

Ainda durante a primeira guerra mundial surgiu em Barbacena, com empresários locais, um outro frigorí

-
- (1) Estas extensas fazendas visavam ao melhoramento do rebanho bovino por cruzamento. Por volta de 1.913, as envernadas - da Cia. Paulista EF. localizadas em Barretos estavam engordando 2.000 bois, enquanto que as de M. Grosso engordavam 3.000 bois, visando ambas o abastecimento do abatedouro localizado em Barretos, cf. "relatório da Cia. Frigorífica e Pastoril de Barretos", in O Estado de São Paulo, 12/4/1.913, p.3.
- (2) A. Raismann possuía 2.750 ações e tinha contrato com a prefeitura de Santos para a Construção de um matadouro-modelo e frigorífico e o arrendamento do serviço de matança de gado para o abastecimento da cidade pelo prazo de 30 anos e R.C. Simonsen possuía 525 ações e estava ligado a uma empresa de engenharia local, cf. "Cia. Frigorífica de Santos", in Diário Oficial da União, 20 de julho de 1.917. pp. 7.564-7.567.

fico. Este e o frigorífico de Barrétos aproveitaram a conjuntura favorável do mercado internacional de carnes (1).

Simultaneamente, no aglomerado paulistano foram também surgindo abatedouros com equipamento básico para a produção de carnes verdes e charque, acompanhando o crescimento urbano-industrial da Capital paulista e arredores.

O primeiro frigorífico de iniciativa nacional na cidade de São Paulo pertencia a Luiz Martinelli, "marchante" (2) de origem italiana, que comprou a concessão de exploração do abate do matadouro municipal de Santo André para fornecer carne verde à população local. Em 1.934 já era um pequeno frigorífico que entrava no abastecimento de toda a área da Metrôpole paulista.

Em 1.917 surgiu a charqueada Ede, em São Bernardo, sob a iniciativa de Américo Grilli que fabricava

- (1) Cf. Armen Mamigonian e outros, "Notas sobre os frigoríficos do Brasil Central Pecuário", in Boletim Paulista de Geografia., junho de 1.976, nº 51, p.9.
- (2) Marchante, termo muito difundido no Brasil, em várias atividades econômicas. No caso é a pessoa física ou jurídica que adquiri o gado dos invernistas e criadores e o abate, para fornecer carnes aos açougueiros, vendendo o couro e sub-produtos, geralmente, sem industrializá-lo cf. O. da Silva Brito, "Algumas considerações sobre o comércio de carnes na cidade de São Paulo.", "Revista da Indústria Animal, nº 4, 1.943, p.42.

charque tipo platino, tendo possuído uma outra charqueada em Barretos(1).

Em 1.920-21 começou a funcionar em Carapicuíba um pequeno abatedouro de bovinos e suínos, por iniciativa de Delfino Cerqueira, marchante e grande invernista em Conchas e Barretos, que abatia seu próprio gado, inicialmente, no matadouro da Vila Clementino e no frigorífico Wilson, para abastecer a população paulistana(2).

Em 1.923 começaram a funcionar em Santo Amaro mais dois estabelecimentos com capitais nacionais: um pequeno abatedouro e industrialização - Frigor Eder S.A.-por iniciativa de imigrantes alemães, que consumia 3.000 cabeças por ano, abatidas por Olintho Simonini no segundo estabelecimento(3). (foto 1). Olintho Simonini fundou em 1.923 um matadouro em Santo Amaro para distribuir também o seu produto por toda área da Capital paulista, abatendo 18.000 bois, em 34(4).

O esforço nacional, no entanto, pouco - significado teve em termos quantitativos em relação ao capital estrangeiro e por um longo período não houve novas tentativas de enfrentar a situação estabelecida.

(1) Tinha como sócio Antonio Marco Bernardes. A charqueada passou por reformas posteriormente e se transformou no atual frigorífico Minerva.

(2) Por volta de 1.918 possuía 15.000 cabeças engordando nas invernadas de Barretos, cf. "Matadouros e Frigoríficos" in Relatório Apresentado à Câmara Municipal de S. Paulo, 1.918, p.80.

(3) Cf. "Matadouros e Charqueadas", in Indústrias Agropecuárias do Estado de São Paulo, 1.933-34, pp.12-33.

(4) Em 1.934 abatia 18.000 bois, cf. "Frigoríficos e Charqueadas", in Indústrias Agropecuárias do Est. de S. Paulo, 1.933/1.934, pp.12-33.

Só em 1.946 é que surgiu mais um frigorífico de capital nacional, agora em Guarulhos, que teve início com a concessão do abate de bovinos e suínos para entrar no fornecimento à população local, inicialmente, e, posteriormente, São Paulo, Sto. André, S.Bernardo e S.Caetano. Em 1.950 abatia de 3.000 a 4.000 bovinos/mensais. Tal empreendimento coube a Alfonso Pantalena e seu sócio(1).

A periferia da Metrópole de S.Paulo(Itapevi, Jandira, Cotia) e arredores(Jundiaí, Valinhos e Vinhedo) passou a ser procurados para a localização industrial de pequenos estabelecimentos frigoríficos, com maior frequência a partir de 1.950. Estes empresários não são mais estimulados pelos incentivos governamentais, mas pela proximidade da Metrópole paulista como grande centro consumidor e pela facilidade na obtenção da matéria-prima das áreas de engorda, inicialmente expedida pelas ferrovias.

Desta forma, em 1.949-1.950 surgiram dois estabelecimentos: um matadouro em Piracicaba, onde eram abatidos de 20 a 30 cabeças por dia para abastecimento da própria cidade e da Capital paulista, e um outro em Jundiaí, já dentro da região industrial da Cia.Paulista de EF.

Em 1.956-57 surgiu um outro estabelecimento em Itapevi, o qual abatia 2.000 bovinos/mensais sob a iniciativa de A. Pantanela, que se havia desligado da sociedade

(1) Um deles era José Joaquim Mano, que possuía fazendas de engorda de boi magro na Alta Sorocabana, para suprir parte da necessidades do frigorífico. Alfonso Pantalena era proprietário de açougues em S.Paulo e de um pequeno matadouro em Mogi das Cruzes.

com J.J.Mano em Guarulhos. Em 1.961, A.Gragnano montou em Jandira um pequeno matadouro para abater 100 cabeças/diárias, que eram enviadas para a sua rede de açougues em S.Paulo.

Em 1.962 os Irmãos Menegon construíram em Cotia um frigorífico para abater de 100 a 150 cabeças em dias alternados. Com os objetivos semelhantes aos do frigorífico de Jandira, construiu-se o Sta. Mônica em 1.966, também em Cotia, e o frigorífico Targimar em Salesópolis, em 1.970, por iniciativa de Targino Martins, açougueiro em Mogi das Cruzes.

Paralelamente, a Capital carioca principia a atração de capitais nacionais para a instalação de frigoríficos -modêlos, visando à exportação e beneficiando-se da lei estadual de estímulos às indústrias(1). Em 1.917 um grupo de fazendeiros e capitalistas do Estado do Rio de Janeiro(2) comprou as instalações de uma antiga fábrica de cerveja para a montagem de um frigorífico com capacidade de abate de 3.000 cabeças/mensais, com a produção aproximada de 1.000 toneladas - de carnes frigorificadas(3).

O esboço do quadro das iniciativas nacionais acima delineado vai aos poucos sofrendo transformações, em decorrência de pressões exercidas pelas grandes empresas estrangeiras.

(1) Cf. "Lei nº 1446 de 30/11/1.917, in "Indústrias Novas", "Mensagem Apresentada à Assembléia Legislativa do Estado do R. de Janeiro em 1/agosto/1.919., pelo senhor Pres.do Est. Dr. R.Veiga", O Estado de São Paulo, 19/agosto/1.919.

(2) Tais fazendeiros eram capitalistas de Vassouras, Barra do Piraí, Barra Mansa, Rezende e Valença. Constituíram um sindicato que comprou a antiga cervejaria Teutônia em Mendes (RJ) pertencente à Brahma. Cf. "O Novo Frigorífico", in Notícias O Estado de São Paulo, 4/1/1.917, p.8.

(3) "O Novo Frigorífico", in "Notícias", O Estado de S.Paulo, de 4/1/1.917, p.8.

As grandes empresas estrangeiras dominaram o mercado internacional de carnes bovinas. Mas as crises do mercado internacional de carnes frigoríficas e enlatadas (1.920-1.921, 1.925-1.926 e 1.930-1.931) levaram os frigoríficos americanos a dominar o mercado interno(1). Esta desnacionalização foi facilitada pelas excessivas concessões governamentais: isenções de importação de equipamento e maquinários; isenções de impostos para a exportação dos produtos; concessão por parte do governo Federal para abastecer o mercado interno(a partir de 1.920-1.925), além das concessões tributárias de 1.920 a 1.922.

Na Capital paulista e arredores as gigantes firmas estrangeiras não só desnacionalizaram como também passaram a sufocar as pequenas iniciativas nacionais, a exemplo do que ocorreu em 1.939, quando A. Pantalena montou em Mogi das Cruzes um pequeno matadouro para abater de 50 a 60 cabeças/dia para abastecer seu açougue localizado em São Paulo : foi obrigado a encerrar suas atividades(funcionou apenas 6 meses), porque a Armour oferecia os seus produtos para o mercado interno a preços mais baixos.

A desnacionalização da atividade frigorífica nacional se efetuou mais uma vez em 1.943, por meio da Swift que, até então, realizava os abates somente no R.Grande do Sul. Esta empresa estrangeira passou a operar no Brasil de Sudeste adquirindo o pequeno frigorífico Dimar, de Utinga, que

(1) A.Mamigonian e outros, "Notas sobre os frigoríficos no Brasil Central Pecuário", in Boletim Paulista de Geografia", nº 51, 1.976, p.10.

vinha transformando a maior parte de sua produção em charque para ser distribuído na Metrópole paulista(1).

Nas mãos da Swift o estabelecimento sofreu uma reforma total, dobrando sua capacidade de abate, em virtude dos grandes fornecimentos de carnes frigoríficas, congeladas e enlatadas para o exterior(2).

Não só na cidade de São Paulo se verificou a desnacionalização da atividade frigorífica, mas também no Rio de Janeiro. Em 1.917 a Brazilian Meat Co-Anglo S.A. - adquiriu em Mendes o frigorífico de uma sociedade de fazendeiros. (ver atrás).

Em 1.923 a Anglo, devido em parte a grande dificuldade em obter a matéria-prima das invernadas de Barretos por causa dos onerosos impostos de exportação estadual de bois gordos entre 1.920 e 1.922, adquiriu o frigorífico de Barretos, que funcionou como retaguarda para Mendes e, em 1.931, o de Santos.

A desnacionalização por parte das gigantes firmas estrangeiras ocorreu também no abastecimento da matéria-prima, quando passaram a dominar grande parte do espaço agrário polarizado pela Capital paulista, não só adquirindo

(1) Em 1.932 o estabelecimento abatia 7.749 cabs. que eram transformadas em charque(373 ton.). A empresa estava em sociedade com Di Giulli. Em 1.934 a firma abateu 30.000 cabeças que foram transformadas em carnes verdes(7.045 tons.) e 373 tons. de charque, cf. "Frigoríficos e Charqueadas", in "Relatório Apresentado ao governo do Estado de S. Paulo, jun.33, pp.27-33

(2) Em 1.941 a Swift abateu(sob arrendamento) 55.965 cab.: em 1.947 dobrou o volume de abates para 103.515 cabs.; em 1956-57 154.265 cabs. e 216.824 cabs. em 1.958, cf. dados contidos nos Boletins da Associação Rural do Vale do R. Grande, Associação dos Pecuáristas do Vale do R. Grande e Sindicato dos Invernistas e criadores de gado - Barretos

áreas para a engorda como também arrendando áreas de pastagens, principalmente, no Estado de São Paulo.

Como as grandes empresas estrangeiras não estavam satisfeitas com o mercado externo e o mercado interno crescia rapidamente, principiaram o seu abastecimento, estabelecendo a concorrência com os precários abatedouros de S. Paulo, da Capital carioca, de outras cidades, constituindo-se numa outra forma de desnacionalização do setor de carnes(1).

Os frigoríficos estrangeiros dominaram o mercado de carnes do Brasil de Sudeste desde a primeira guerra até 1.955-57, quando seus abates chegaram ao máximo: a Armour - (1.100 - 1.300 cabeças), a Wilson(1.000 - 1.200 cabeças) e a Swift(600 - 700 cabeças) totalizavam 2.900 cabeças/diárias(2).

Isto correspondeu no tempo a uma forte estabilidade financeira que teria durado até 1.955-60.

Em 1.952 os frigoríficos estrangeiros monopolizavam mais de 60% do mercado consumidor: mas a partir de 55, começaram a perder as vantagens que tinham(3). Isto foi precedido por fatores internos na organização dessas empresas, tais como: a não modernização de suas instalações de abate e industrialização, o aumento de suas remessas de lucros para o exterior (premidos pela pressão nacionalista do período de 1.950 a 1.964),

(1) Cf. A. Mamigonian e outros, "Notas sobre os frigoríficos do Brasil Central Pecuário", in Boletim Paul. de Geografia, jun de 1.976, nº 51, p. 10.

(2) Cf. Entrevista com L. Azevedo, antigo comprador de bovinos da Comabra, em Presidente Prudente(SP) realizada em 3/3/1976

(3) Cf. A. Mamigonian e outros, "Notas sobre os Frigoríficos no Brasil Central Pecuário", in Boletim Paulista de Geografia, nº 51, junho de 1.976, p.13.

e que os obrigou a ter de operar com capital de giro conseguido por empréstimos bancários(1). Além disto, mantiveram uma localização industrial desvantajosa em relação à expansão geográfica das áreas de invernadas, aliadas a uma capacidade de abate ociosa que se mantém estável desde 1.952.

Se considerarmos a matança máxima realizada(1.002.649 cabeças) e a de 1.955(699.678 cabeças) verifica-se que houve um acentuado declínio nas atividades dos grandes estabelecimentos frigoríficos que estavam operando com 69,78% de sua matança máxima.(Tab.I, final do capítulo).

Os frigoríficos estrangeiros da cidade de São Paulo e a Anglo de Barretos, abateram 708.000 cabeças de bovinos em 1.950, o que representou 90% dos abates realizados no Estado de S.Paulo; porém, de 1.955 em diante, este percentual caiu para 87%. Em 1.960, o abate estrangeiro representava 70% do total de abates(2).

A partir de 1.955-60, os grupos estrangeiros(Armour, Swift e Wilson) entraram em declínio(3). A Armour foi adquirida em 1.964 pelo grupo Bordon, a Wilson foi vendida para um grupo argentino em 1.970, nacionalizando posteriormente o capital com o nome de Comabra, e a Swift vendeu, em 1.972, a maior parte de suas ações para o grupo Azevedo Antunes, ligado a mineração desde 1.942(4).

(1)Cf. A.Mamigonian e outros, "Notas sobre os frigoríficos no Brasil Central Pecuário", in Bol.Paul.de Geografia,junho de 1.976, nº 51, p.13.

(2)Em 1.955, o Estado de S.Paulo abateu 806.666 cabs.e 1.011.000 cabeças em 1.960 cf. M.M.Guimarães,"O Empresário Nacional ganha terreno na indústria" in Rev. dos Criadores,1.962.

(3)Cf. A.Mamigonian e outros, "Notas sobre os frigoríficos no Brasil Central Pecuário", in Bol.Paul.de Geografia,nº 51, de junho de 1.976, p.13.

(4) Idem., p.13.

FIG. ③ . A EXPANSÃO DOS FRIGORÍFICOS NO ESTADO DE SÃO PAULO

Fonte: GEIPOA, SP, 1976

Dos grupos estrangeiros mais poderosos, o único que não se ressentiu dessa retração foi a Anglo de Barretos.

Convém destacar, que dentre os setores industriais, o de carnes constitui uma exceção, pois, desde 1.955, está ocorrendo intensa desnacionalização no restante da indústria brasileira(1). Ao mesmo tempo em que se verifica a nacionalização da atividade frigorífica, principalmente na Metrópole paulista acentua-se a tendência em localizar novos frigoríficos nas áreas de engorda em expansão, por iniciativa de empresários nacionais(Mouran,1.954, em Andradina e T.Maia,1.957, em Araçatuba, sendo seguido por outros), aumentando assim a participação do abate do Oeste paulista em detrimento da Capital estadual, outrora detentora do maior volume de abates(fig.3).

A expansão da atividade frigorífica para o interior é uma tendência recente. A sua participação era de 30% em 1.960; de 40% em 1.966; de 50% em 1.973(2). Em 1.964, após inúmeras crises, os frigoríficos estrangeiros, detinham apenas 16% do mercado consumidor(3). Em 1.976, os frigoríficos estrangeiros, representados apenas pela Anglo, detinham somente 7,57% dos abates(4).

(1) Cf.A.Mamigonian e outros, "Notas sobre os frigoríficos no Brasil Central Pecuário", in Bol.Paul.Geografia,nº51, 1.976, junho, p.13.

(2) Cf. dados do DIPOA., SP., 1.972.

(3) Cf.M.M.Guimarães,"O Empresário Nacional ganha terreno na Indústria", in Rev. dos Criadores, 1.962, p.13.

(4) Cf. Dados do GEIPOA, SP., 1.976.

Em 1.941, os pecuâristas e invernistas paulistas se reuniram em Barretos , no 1º Congresso Pecuário do Brasil Central para protestar contra a dominação estrangeira na atividade pastoril. Conseguiram do governo Federal decretos-lei que proibiam a expansão da atividade pastoril dos frigoríficos estrangeiros(1).

No entanto , a reação mais importante ao monopólio estrangeiro foi a construção de frigoríficos que acabou partindo de capital nacional em posse de pequenos açougueiros de origem italiana(2).

Os atuais empresários da atividade frigorífica na área em estudo se caracterizam por serem procedentes de duas classes profissionais e sociais distintas(3): os grandes proprietários rurais pecuaristas e os pequenos açougueiros(4). Com alguns exemplos bem típicos pode-se depreender essa classificação.

É o caso de L.Coelho e família, em Itapevi, desde 1.967 e O.M.Brito, desde 1.963, em Cotia.

O primeiro já tinha experiências acumuladas desde 1.950, quando iniciou a integração ascendente(5),

(1) Cf. A.Mamigonian e outros, "Notas sobre os frigoríficos do Brasil Central Pecuário", in Bol.Paulista de Geografia, jun. 1.976, nº 51, p. 12.

(2) Idem., p.12.

(3) Cf. A.Mamigonian e outros, "Os frigoríficos de Bovinos do Oeste de S.Paulo, Sul de M.Grosso e Norte do Paraná", inédito.

(4) Idem.

(5) A concentração financeira é atingida por dois caminhos:1) a empresa vai procurar controlar a elaboração de um nº cada vez maior de produtos-concentração horizontal.;2)a empresa vai procurar concentrar todas as fases da produção -desde a matéria-prima até o produto final- concentração vertical ou integração. cf.M.Rochefort, Os mecanismos Econômicos, in Bol.Carioca de Geografia, ano XX, 1.969, p.47.

montando um matadouro industrial em Campo Grande(1), o qual, posteriormente, transformou-se em frigorífico(1.955-60) para abastecer a Capital paulista de carnes frigorificadas (60% da produção) (2). Os restantes 40% se destinavam ao Rio de Janeiro.

O segundo também é grande fazendeiro invernista, de origem mineira. A partir de 1.953-54, em Araçatuba, passou a engordar bovinos em terras próprias(8.470ha.) e arrendadas; no último caso, em sociedade com os Lunardelli (3). Os bois eram remetidos em pé para o abastecimento da cidade de Santos, e ali abatidos no matadouro municipal. Em 1.963 comprou o frigorífico Cotia, abatendo inicialmente 200 cabeças/diárias.

Os dois casos por nós analisados constituem exceções à regra geral de que os grandes invernistas, ao penetrarem no setor de carnes, obtêm insucessos nos seus empreendimentos, como ocorreu com os Coimbra e Medeiros na região de Presidente Prudente, com frigoríficos localizados junto às áreas de engorda.(4).

-
- (1) Este estabelecimento abatia de 100 a 200 cab./dia. L. Coelho e família possuíam 50% das ações e os outros 50% pertenciam a uma cooperativa de fazendeiros de Maracaju, Sidrolândia, Ponta Porã, C. Grande e Rio Brilhante, produzindo basicamente charque que era remetido para Alagoas, Bahia e Pernambuco.
 - (2) Neste período conseguiram empréstimos do BNDE para aumento da capacidade de matança(500-600 cabs./dia) e para a construção de câmaras frias, além da construção de 15 vagões frigoríficos e do entreposto do Jaguaré, em S. Paulo, com desvio ferroviário.
 - (3) Os Lunardelli tinham seus interesses voltados para a usina de açúcar em Porecatu(PR) e fazendas de criação e engorda na Noroeste, entre outros.
 - (4) Cf. A. Mamigonian e outros, "Os frigoríficos de Bovinos do Oeste de S. Paulo, Sul do M. Grosso e Norte do Paraná", inédito.

Este grupo de empresários se caracteriza pela ascensão econômica que partiu de uma vantagem inicial - a de serem grandes fazendeiros, possuidores de matéria-prima (bovinos gordos), o que diminuía assim as despesas(1).

Na segunda categoria estão os empresários de origem estrangeira modesta: argentinos (por ex. J.A. Senosain da Comabra), alemães (M. Satske e A. Eder do Frigor Eder); espanhóis (A e M. Garcia proprietários do Piracicaba e Bom Beef de Vinhedo, por ex.) e sobretudo italianos (G.M. Bordon da Antiga Armour e H. Zancopé de Jundiaí, por ex.), com vasta experiência ligada ao comércio de carne(2). Pequenos açougues, pequenos matadouros, pequenas fábricas elaboradas de carne (linguiça e salamarina) em São Paulo ou mesmo do interior, aproveitaram a conjuntura favorável do mercado consumidor paulistano, instalando os seus frigoríficos, ou adquirindo estabelecimentos já construídos.

É o caso de J.A. Senosain que em 1.937 teve seus primeiros contatos no ramo quando trabalhava junto à CAP (Corporación Argentina de Productores de Carne) e, a partir de 1.941, dirigiu os negócios relacionados à exportação de carnes nos EUA, Canadá, até 1.951(3). Um outro exemplo que pode ser citado é o caso de G.M. Bordon, que começou com um matadouro em Sumaré (próximo de Campinas) em 1.942-43, abatedor de 30 a 50 cabeças/dia para Campinas e a Capital paulista.

(1) Cf. A. Mamigonian e outros, "Os frigoríficos de Bovinos do Oeste de S. Paulo, Sul de M. Grosso e Norte do Parana", inédito.

(2) Idem.

(3) Cf. "A Carne é forte", in Revista Banas, /3/7/1.972, p.15.

Em 1.960 passou a explorar a concessão do matadouro municipal de S.José do Rio Preto e Presidente Prudente, onde abatia 100 cabeças /dia para a cidade de S.Paulo.

O grupo Azevedo Antunes(1) constituiu a única exceção(sem experiência no setor) ligada a estes dois tipos de origem profissional por nós apresentados.

A Grande São Paulo e arredores se caracteriza por ser um grande mercado consumidor de carnes, muito dinâmico, não só em função da atração da própria Metrôpole , mas também como centro de comando para as áreas de engorda , não só no que se refere aos investimentos como também na convergência de laboratórios experimentais para a pecuária(2)..

A esse respeito, no caso do Estado de S. Paulo, a iniciativa privada não necessitou, a não ser para os primeiros frigoríficos, de qualquer interferência supletiva do poder público neste setor com a construção dos estabelecimentos(3).

Alguns destes modestos açougueiros, audaciosos e com pequeno capital inicial, desenvolveram-se mais depressa nos negócios que os fazendeiros invernistas proprietários de frigoríficos, pois partiram de uma vantagem fundamental: enquanto os invernistas entendiam mais de gado gordo, os açougueiros conheciam o mercado consumidor(4).

(1) Azevedo Antunes é paulista; desde 1.940 está ligado à mineração, à siderurgia(ICOMI e Aços Anhanguera) e a celulose, tendo ingressado recentemente(1972) no setor de carnes frigoríficas, cf.Relatório da Swift-Armour, in Diário de S.Paulo, 15/7/1.973. p.13.

(2) Haja visto o caso dos dois grandes fazendeiros invernistas e do grupo Garcia, por exemplo.

(3) Cf. J.B.Villares e cols., "A Localização dos Novos Matadouros-Frigoríficos no Est.de S.Paulo,in Rev.Ind.Animal, 1.957, p.218.

(4) Cf. A.Mamigonian e outros,"Notas sobre os frigoríficos no Brasil Central Pecuário", in Bol.Paul. de Geografia, jun. 1.976, nº 51, pp. 12 e 13.

Alguns grupos nacionais de origem imigrante, não possuindo gado gordo próprio, passaram a adquirir fazendas para a engorda de bovinos, garantindo desta forma uma parte da matéria-prima(1). Veja-se o caso de A.Pantalena, de Itapevi; grupo Garcia, de Piracicaba e Vinhedo; grupo Bordon da antiga Armour; A.Gagnano, de Jandira; e H.Zancopé, de Jundiaí. O primeiro, por exemplo, iniciou a integração descendente a partir de 1.959, adquirindo terras para a formação de invernadas na Alta Sorocabana e Sul do Mato Grosso, enquanto que o segundo principiou a compra de terras para a engorda de bovinos em Araçatuba e Sul do M.Grosso, após 1.964.

As associações que se formaram entre grupos que exploram a mesma atividade na fase inicial dos empreendimentos, visaram o fortalecimento da empresa e tiveram como consequência a troca de experiências. Esta é também uma característica que se faz presente na origem dos grupos (por ex os grupos Bordon, Zancopé, Senosian e A.Pantalena),

O grupo Bordon, em 1.957, associou-se ao grupo Fialdini em São Carlos do Pinhal, e as ações se distribuíram equitativamente. Abatiam 200 cabeças/dia, que eram remetidas para as Capitais paulista e carioca, além das exportações que foram feitas até 1.960. Tal associação propiciou o crescimento da empresa, enquanto existiu. Posteriormente, de 1.964 a 1.967, G.M. Bordon permaneceu em sociedade com H.Zancopé para a compra do frigorífico Armour, só saindo da sociedade com a concordata do Bordon, em 1967.

(1) Cf. A.Mamigonian e outros, "Frigoríficos de Bovinos do Oeste de São Paulo, Sul de Mato Grosso e Norte do Paraná, inédito.

H.Zancopé, especializado em embutidos , voltou então para Jundiaí, onde reiniciou as atividades do frigorífico Guapeva.

Apenas "Irmãos Menegon", com o estabelecimento de abate nos arredores paulistanos (Cotia), não conseguiu chegar até os dias atuais. Iniciaram com uma graxaria - (1.955) em Cotia(1) e depois montaram um abatedouro para suínos (300-350 cab./dia) e bovinos (100-150 cab./dia), abatendo em dias alternados, sem se preocupar com a integração descendente. Em 1.962 venderam o estabelecimento para Ovídio Miranda Brito, após uma sequência de insucessos.

Tais iniciativas dentro da Capital paulista, num caso ou noutro não teria tido êxito se não contasse com a existência das duas mais antigas áreas de engorda: o sul de Minas Gerais e a área de Barretos.

A Matéria-prima às vésperas da instalação dos primeiros frigoríficos:

Em 1.890, a cidade do Rio de Janeiro possuía 522.651 habitantes e provocou o aparecimento de uma área de internada no Sul de Minas Gerais que se ligava a esta cidade por ferrovia(2).

Esta área realizava a engorda de bovinos magros procedentes de Goiás, Mato Grosso e de Minas Gerais, e

-
- (1) Esta graxaria tinha como matéria-prima a abundância de resíduos dos açougues paulistanos (sebo e ossos), utilizados na fabricação de farinha para abastecer as granjas dos arredores de S.Paulo.
- (2) Cf.A.Mamigonian e outros, "Notas sobre os frigoríficos do Brasil Central Pecuário", in Bol.Paul.Geografia, n°51, jun. 1.976, p.8.

também a criação do seu próprio gado e associada a esta, possuía a pecuária leiteira(1).

A propósito do gado magro procedente de Mato Grosso, este penetrava em Minas Gerais via Santana-Uberaba, sendo procedente de duas áreas distintas de M.Grosso:-- a área dos campos cerrados e a área dos campos de Vacaria(2).

Os campos cerrados enviavam 15.000 cabs./ano para as invernadas do Sul de M.Gerais e os de Vacaria contribuíam com 15.000 cab./anuais(3).

Saint-Hilaire, que esteve em Minas Gerais no início do século XIX, observou a complementação geográfica entre estas duas áreas: de criação(tropicais - secas) e o Sul de Minas Gerais que se desenvolveu como área de invernadas devido as condições climáticas e sua posição geográfica intermediária entre as áreas de criação localizadas a grandes distâncias e o aglomerado urbano do Rio de Janeiro(4)

As áreas de engorda de bovinos do Sul de Minas Gerais foram formadas sobre antigas áreas de mata dos rios Grande e Sapucaí, onde se destacaram os centros de engorda de Três Corações, Passos e Alfenas(5).

-
- (1) Cf. A.Mamigonian e outros, "Notas sobre os frigoríficos do Brasil Central Pecuário", in B.Paul. Geografia, jun.1.976 n° 51, p.8.
 - (2) Cf. M.A.Lisboa Ribeiro, "Industria Pastoral", in EFNoroeste, Oeste de S.Paulo e Sul de M.Grosso, 5a.parte, 1.969, p.134,
 - (3) Idem, p.134 e seguintes.
 - (4) Cf. A.Mamigonian e Outros, "Notas sobre os Frigoríficos do Brasil Central Pecuário", in Bol.Paul.Geogr., jun.1976, n° 51, p.8, citado por Saint-Hilaire.
 - (5) Cf. P.Denis, "L'Élevage dans le Sud de Minas et l'Agriculture dans la Matta", in Géographie Universelle, Amérique du Sud, 1a.parte, Tomo XV, 1.927, pp.160- 162.

FIG. 5

MOVIMENTO DE GADÓ NO
BRASIL CENTRAL PECUÁRIO
1.910

Por outro lado, o volume de gado bovino comercializado nas três feiras do Sul de M. Gerais (Três Corações, Benfica e Sítio) pode ser avaliado pela Tabela 2, onde Três Corações se destaca das demais. (Tab.2 e fig.4).

O rápido crescimento da população urbana de S.Paulo e Rio de Janeiro (tab.3), estimulou a formação, nos fins do século passado, de uma nova área de invernadas no Norte do Est. de S.Paulo (Barretos), por iniciativa de invernistas mineiros, procedentes de Passos e Alfenas (1).

A área de Barretos, dentro do Brasil Central Pecuário, tornou-se a primeira área destinada exclusivamente para invernada de bovinos, pois não se dedicava a criação e recebia todo o gado magro do Triângulo mineiro, Goiás e M.Grosso (2).

Por volta de 1.910, o Sul de M. Gerais e a área de Barretos engordaram 300.000 cabeças/anuais. (fig.5) (3). O Sul mineiro chegou a invernar de 300 a 350.000 bovinos por ano, durante a primeira guerra, quando foi superado pela área de Barretos (4).

(1) Cf. A.Mamigonian e outros, "Nota sobre os frigoríficos do Brasil Central Pecuário", in Boletim Paulista de Geografia, nº 51, jun. 1.976, p.9.

(2) Idem., p.8.

(3) Ibidem, p.9.

(4) Ibidem, p.9.

FIG. 6 EVOLUÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA PAULISTA

Adaptado de O. Nogueira de Matos, 1.974, p.127 .

A formação da rede ferroviária paulista e a centralização dos frigoríficos.

As vésperas da instalação dos primeiros frigoríficos de origem estrangeira na Capital paulista (1910), a rede ferroviária do Estado se encontrava incompleta (fig.6).

A partir de 1.890 teve início a grande corrida com relação ao interior paulista à procura da terra roxa para o cultivo do café. É a partir deste momento : que se concretiza uma rede de estradas de ferro, que se estendia sempre na retaguarda dos cafezais.

A área de Ribeirão Preto esteve mais ligada ao escoamento da produção cafeeira, enquanto que os terrenos muito distantes em relação aos mercados de café (Capital e Santos), ficaram ao alcance dos criadores (1).

Fato importante a ser assinalado é que nos fins do século XIX a área de Barretos, no Norte do Estado, tornou-se um centro de engorda de bovinos antes da chegada dos trilhos da Cia. Paulista EF.. Esta Cia. chegara até Bebedouro, atravessando a área cafeeira do Estado de S.Paulo.

Por estar preocupada apenas com o escoamento do café, não levou os trilhos até o Rio Grande, nem se equipou com vagões isotérmicos para o transporte de carnes para a Capital paulista, Campinas e Santos, por não ter percebido

(1) Cf. J. de S.Mello, "A Pecuária no Brasil", 1.903, p.39.

bido a presença de farta matéria-prima(bovinos gordos) na zona de Barretos(1). Por essa época (ao redor de 1.900) já se percebia que a região de Barretos dispunha das condições básicas para a exploração do rebanho bovino se fosse instalado um frigorífico.

Em 1.909 a Cia. Paulista EF. prolongou os seus trilhos de Bebedouro até Barretos, visando com isso ao futuro aproveitamento industrial da pecuária de corte na área.

Tal iniciativa coube ao Cons. Antonio Silva Prado, um dos maiores acionistas da Cia Paulista EF.

Em 1.910 a rede ferroviária paulista ainda não atingira o Rio Paran e o Rio Grande, com exce da E.F.Noroeste e E.F.Mogiana.(fig.6)(2).

Os frigorficos paulistanos estavam ligados pela Cia. Paulista de E.F. rea de engorda de Barretos, e pela E.F.Sorocabana s reas de engorda de sunos de Avar e s antigas reas de engorda de bovinos de Botucatu, Avar, Conchas e Tit(3).

A E.F.Mogiana foi mais precoce que a Cia. Paulista E.F. no que diz respeito rapidez do extravasamento estadual(Rio Grande) pois, em 1.890 j havia atingido Franca e, em 1.900, j havia chegado a Uberaba e Aragua, no Tringulo Mineiro.(4).

(1) Cf. J.de S.Mello, " Pecuria no Brasil",1.903, p.45.

(2) Cf. O.N.Matos,"O Desenvolvimento da Rde Ferroviria Paulista", in Caf e Ferrovias, 1.974, pp.59-106.

(3) Idem, pp. 59-106.

(4) Ibidem, pp.59-106.

Esses dois municípios do Triângulo mineiro tornaram-se centros de recria, com gado procedente de Goiás. O gado em fase de recria procedente do Triângulo Mineiro atingia finalmente a área de Barretos, para completar a fase final de engorda. Esta fase de recria realizada no Triângulo mineiro com bovinos procedentes do Sudeste goiano, era necessária, antes de atingir a área de invernadas de Barretos, em decorrência das grandes distâncias.

A área de Barretos e Sul de M. Gerais ligadas por ferrovias e não muito distantes da Capital paulista (300 km.) levaram os primeiros frigoríficos a procurá-la, enquanto outros eixos das empresas ferroviárias tomavam a direção de áreas potenciais de engorda (Alta Sorocabana, Alta Araraquarense e Noroeste) até o Rio Paranã (fig.6) (1).

A Cia. Paulista E.F. iniciou o transporte de carnes congeladas em vagões frigoríficos, não só para o abastecimento da cidade de S. Paulo como também para a exportação (1.914); ao mesmo tempo propiciava fretes a ela mesma e, reduzia as tarifas para o deslocamento de bovinos das áreas de engorda com destino aos frigoríficos da Capital e Santos (2).

Nesse sentido muito contribuiu o Cons. Antonio da Silva Prado, que como empreendedor do frigorífico de Barretos e um dos maiores acionistas da Cia. Paulista, incen-

(1) Cf. A. Mamigonian e outros, "Notas sobre os frigoríficos do Brasil Central Pecuário", in Boletim Paulista de Geografia, 1.976, nº 51, p.10.

(2) Cf. A. de M. "As Estradas de Ferro e Suas Tarifas", in O Estado de S. Paulo, 1/11/1916, p.10.

tivou o desenvolvimento da pecuária de corte(1).

O transporte de gado bovino em pé para a cidade de S.Paulo era feito em viagens regulares diurnas e noturnas(2)

Para facilitar a entrada e a travessia , em nosso Estado, de gado bovino magro, procedente de Goiás, Triângulo mineiro e M.Grosso, a Cia.Paulista de E.F. estabeleceu serviço regular de vapores nos rios Grande e Paranã , atingindo assim mais tarde, a Cia., a cidade de Colombia(junto ao Porto do Cemitério)(3). Os bovinos magros e gordos provenientes do Triângulo mineiro passaram a tomar a direção das invernadas de S.José do Rio Preto e Barretos por ferrovia , substituindo o antigo percurso das invernadas mineiras de Passos e Santa Rita de Cassia(4).

A E.F.Sorocabana, indo em direção ao Rio Paranã, atingiu Sto Anastácio em 1.920 e Presidente Epitácio em 1.922(5). A chegada dos trilhos em Pres. Epitácio visava o embarque de gado magro no Porto Tibiriçã(SP), ligado por vapores ao Porto XV de Novembro(MT), escoando assim grandes quantidades de gado bovino magro procedente do Sul do M.Grosso.(6). Por volta desta mesma época(1.922) verificou-se o au

(1) Cf. A.de M., "As estradas de ferro e suas tarifas", in O Estado de S.Paulo, 1/11/1.916, p.10.

(2) Idem, p.10.

(3) Ibidem, p.10.

(4) Ibidem, p.10.

(5) Cf. O.N.Matos, "O Desenvolvimento da Rede Ferroviária Paulista", in Café e Ferrovias, 1.974, pp.59-106.

(6) P.Monbeig, "Les Paturages", in Pionniers et Planteurs de l'Etat de S.Paulo, 1.952, p.279.

mento crescente do transporte de suínos pela E.F.Sorocabana, os quais procediam do Sul do Estado de S.Paulo (Itararé e Faxina) e Alta Sorocabana em direção aos frigoríficos Wilson e Armour, da Capital paulista, cuja exportação se iniciara neste ano(1). Em 1930, a E.F.Sorocabana se ligou com a E.F.Noroeste em Bauru, recebendo assim o gado procedente das invernadas da Noroeste (porção paulista) e, a partir de 1.965, começou a escoar o gado gordo pelo ramal de Dourados, que tem início em Pres.Prudente (E.F.Sorocabana) e a partir dali toma a direção dos frigoríficos de S.Paulo: Swift, Armour e Wilson.

A E.F.Araraquarense atingiu S.José do R. Preto em 1.912 e, em 1.952 chegou ao Rio Paraná (Porto do Taboão, atual Getúlio Vargas), atendida por vapores que realizavam a passagem das tropas de gado bovino(2).

A E.F.Noroeste chegou definitivamente ao Rio Paraná (porção paulista) em 1.910, enquanto que a porção Sul-matogrossense esta estrada de ferro teve início em Porto Esperança (R.Paraguai) e só ficou concluída em 1.914.(3)

O prolongamento das ferrovias paulistas até o R.Paraná propiciou o aparecimento das áreas de engorda, em posição intermediária entre os centros de criação de bovinos e a concentração dos frigoríficos na cidade de S.Paulo(4). Como se pode notar, a evolução das empresas ferroviárias paulistas pelo interior de Sudeste, principalmente, provocou o aparecimento das invernadas num processo inverso ao ocorrido na área de Barretos e Triângulo mineiro.

Os frigoríficos foram se concentrando

(1) Cf. "Relatórios da EFSorocabana", 1920-1922.

(2) Cf. O.N.Matos, "O Desenvolvimento da Rede Ferroviária Paulista", in O Café e Ferrovias, 1974, pp.59-106.

(3) Idem, pp.59-106.

(4) Cf. P.Monbeig, "Les Paturages", in Pionniers et Planteurs de L'Etat de S.Paulo, 1954, p.279.

junto à Capital paulista e arredores tendo acesso fácil para as áreas de engorda, facilitado pelo denso leque de ferrovias.

A partir de 1.940, assiste-se praticamente ao final da era ferroviária completando a organização da rede ferroviária paulista a sua forma radial atual e atingindo todas elas ou as margens do Rio Paraná ou as do R. Grande (1)

No entanto, o transporte de bovinos gordos por ferrovia continuou até 1.955-60, quando a circulação rodoviária passou a desempenhar importante papel para a descentralização da atividade frigorífica, que até então era representada apenas pelo frigorífico de Barretos.

Implantação do mercado consumidor: mercado externo e mercado interno.

O desenvolvimento da rede ferroviária paulista propiciou, no Oeste, o aparecimento de novas áreas de engorda voltadas para o abastecimento dos grandes frigoríficos estrangeiros, que por sua vez estavam ligados ao mercado internacional.

O mercado externo principiou a exigir, cada vez mais, volumes maiores de produtos pecuários. A primeira guerra é que estimulava o desenvolvimento da indústria frigorífica no Brasil Central Pecuário, canalizada para os maiores centros consumidores e próximos aos portos exportadores.

(1) Cf. O.N.Matos, "O Desenvolvimento da Rede Ferroviária Paulista", in Café e Ferrovias, 1.974, pp.59-106.

Os produtos enviados para o mercado externo eram basicamente as carnes congeladas, enlatados e subprodutos industrializados. Apenas uma parcela pequena permanecia, de início, no mercado paulistano.

Das companhias estrangeiras, a Wilson e a Armour abasteceram, simultaneamente os dois mercados tendo percebido antes que as demais a vantagem de contar com o mercado interno em períodos de grande oscilação do mercado externo(1).

Paradoxalmente, entretanto, a primeira iniciativa de exportação para Londres coube ao frigorífico de Barretos que tinha sido instalado com a finalidade de atender o mercado interno. Foi Alexandre Siciliano que tomou tal iniciativa(2).

Com a primeira guerra o Estado de S. Paulo iniciou a exportação de carnes congeladas e conservadas, e de pequenas quantidades de sebo e charque, numa progressão - muito animadora, inicialmente (tab.4 e fig.7). Essas remessas destinadas sobretudo ao consumo dos exércitos aliados, saíram principalmente pelo porto de Santos com destino aos Balcãs, Itália, Egito, e Sul da Europa, áreas que pouco exigiam da qualidade.

-
- (1) Isto pode ser observado desde 1.915, quando a Cia. Wilson já destinava para o mercado interno 23,52% (12.500 cabeças de um total de 53.133 abatidas). O mesmo ocorreu com a Armour em 1.921, quando colocou no mercado paulistano 17,4% (6.867 cabs. das 39.354 abatidas) cf. "Matadouros e Frigoríficos", in Relatórios da Pref. Municipal apresent. a Câmara de S. Paulo, 1.915, p.128 e de 1.921, pp.83 e 85.
- (2) Este Sr. foi presidente da Cia. Mecânica e Importadora de S. Paulo, onde possuía laminação de ferro em barra, máquinas para beneficiamento de cereais, serrarias e bancos em que possuía sociedade. "Cf. Cia. Mecânica e Importadora", in "Noticias Diversas", O Estado de S. Paulo", 6/10/1.917, p.6.

Os maiores frigoríficos exportadores de carnes congeladas neste período foram os frigoríficos Wilson, Cia Frigorífica e Pastoril de Barretos e a Cia Britânica e Brasileira de carnes - Cia. Anglo S.A.

Estas exportações em excesso de carnes congeladas brasileiras, principalmente as de 1.917 (tab.5 e fig. 8) apresentaram um descompasso em relação às potencialidades do rebanho bovino, pois 80% do nosso estoque de gado abatido era exportado(1).

Os frigoríficos estrangeiros impressionaram os legisladores e os governos com as volumosas remessas de carne para o exterior. Como desculpa de equilibrar a "debacle" do café e da borracha, passaram a representar uma ameaça ao rebanho bovino do Brasil Central Pecuário(2)

No entanto, o Governo Federal, para garantir o abastecimento do mercado interno, suspendeu a isenção de impostos sobre as exportações de carne a partir de 1.918, passando a cobrar uma taxa por boi abatido e exportado, freando, desta forma, as excessivas exportações de carnes frigoríficas e tentando baixar os preços no mercado interno.(3).

A cobrança desta taxa entrou em choque com a lei que concedia isenção de impostos de exportação até 10 anos. Mesmo assim tal lei explica a queda do movimento nas exportações de nossos frigoríficos. (Tab. 5 e Fig.8)

(1) Cf. "O mercado de carne e o comissariado", in O Estado de S.Paulo, 13/12/1919, pg.6.

(2) Cf. "Os resultados do comércio do Brasil em 1914", in "Estudos Econômicos", O Estado de S.Paulo, 19/02/1915, pg.3.

(3) Cf. "O mercado de carnes e o comissariado", in O Estado de S.Paulo, 13/12/1919, pg.6. Cf. E.Cotching, "Movimento Associativo", in Sociedade Rural Brasileira, 5/02/1920, pg.4.

FIG. 7

EXPORTAÇÃO DE CARNES
DO EST. DE S. PAULO
(CONGELADAS E RESFRIADAS)

Fonte: Estudos Econômicos, in O Estado de S. Paulo, 12/4/1920, p. 2

FIG. 8

EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE CARNES

Fonte: "O Porto de Pelotas", in O Est. de S. Paulo, 20/9/1921, p. 7

FIG. 9

EXPORTAÇÃO DE CARNES ENLATADAS
DO EST. DE S. PAULO

Fonte: "Estudos Econômicos", in O Est. de S. Paulo, 12/4/1920, p. 2

Em torno desta decisão tomada pelo Governo Federal, os legisladores e ministros vieram em defesa dos interesses da atividade frigorífica estrangeira que detinha os maiores abates.(1)

Vê-se portanto que o governo ofereceu resistência ao incremento dessa atividade nova de origem estrangeira no Brasil Central Pecuário.

Por outro lado em S.Paulo, a partir de 1918, as carnes conservadas em latas passaram a ganhar importância (Tab.6 e Fig.9). A Grã-Bretanha foi a maior compradora neste período, enviando os enlatados para as tropas em operação no Oriente. Alemanha, Holanda, Bélgica e EUA também adquiriram carnes enlatadas dos frigoríficos paulistas para suprir seus exércitos.(2)

Mas, já em 1918 se faziam sentir as dificuldades em continuar remetendo carnes frigorificadas para o exterior, pois os preços no mercado internacional não estavam rendendo os lucros esperados.(3)

A capacidade de abate dos quatro frigoríficos do Estado de S.Paulo (dois estrangeiros e dois nacionais), foi aumentada sem cessar durante a grande guerra, sendo de 1.100.000 cab./ano em 1922, cifra essa enormemente oco

(1) A esse respeito P.Frontin se manifestou contra essa deliberação governamental, alegando que os frigoríficos foram instalados no Brasil com a concessão de favores e depois proibem as suas exportações, Cf."Discurso do Sr. P.Frontin na Câmara Federal, in "A Receita," "Deficit" Avultado", O Estado de S.Paulo, 15/12/1919, p.3.

(2) Cf."Notas e Informações", in O Estado de S.Paulo, 17/1/1918, p.3.

(3) Cf."A Indústria do Frio no Brasil", in O Estado de S.Paulo, 18/2/1918, p.5.

osa para a ocasião(1). Neste mesmo ano, o abate total desses frigoríficos (164.775 cabeças) representou menos de 14,9% da capacidade de abate(2).

Embora recente no Brasil a atividade frigorífica experimentava então seu primeiro revês, com a crise do mercado internacional da carne.

As causas que perturbaram a ascensão das exportações de carnes e sub-produtos foram: de dois níveis : o primeiro, mundial, e o segundo, o local.

Externas: a) a retração do consumo como medida econômica imposta pelo empobrecimento dos países europeus que estiveram envolvidos na primeira guerra;

b) o retorno desses países à recuperação dos seus próprios rebanhos;

c) o grande estoque de carnes frigorificadas existentes na Europa procedentes dos EUA, Austrália e Nova Zelândia(3).

Internas: a) a qualidade inferior do produto brasileiro, quase todo de origem zebuina e cotado pela metade do preço dos produtos procedentes de outros países;

b) a partir de 1.920-21, a questão tributária no Estado de S.Paulo sob a forma de taxas e impostos

(1) Cf. "Congresso da Câmara", in O Estado de S.Paulo, 8/11/1.922, p.4.

(2) Em 1.922, o frigorífico de Barretos abateu 41.843 cabeças, o de Osasco 93.509 cabs. e o de Santos 29.423 cabs. Cf. Congresso do Estado de S.Paulo", in O Estado de S.Paulo, 8/11/1.922, p.4.

(3) Cf. "A Pecuária Nacional", in Sociedade Rural Brasileira, in O Estado de S.Paulo, 16/2/1.922, p.6.

que passaram a sobrecarregar a indústria de carnes no Brasil Central Pecuário(1).

Com o início da primeira crise da atividade frigorífica no Brasil, os frigoríficos estrangeiros, principalmente, receberam novos estímulos com apóio de legisladores e ministros. Houve pressão no governo Estadual para a concessão de outros tantos favores especiais(2), facilitando a obtenção da matéria-prima, o que reduzia os preços de exportação.

Quando se verificou a restrição do mercado europeu e o retorno das exigências anteriores de qualidade e preço da carne, verificou-se a desvalorização do artigo brasileiro(3). A única saída para o reinício das exportações seria a de produzir a carne nas mesmas condições econômicas em que se encontrava a oferta no mercado estrangeiro (4).

Dai as reivindicações dos frigoríficos paulistas de novos benefícios: supressão de impostos (municipal, estadual, de viação), para evitar o encerramento desta indústria, pois o mercado europeu estabeleceu as condições em

(1) Cf. "A Pecuária Nacional", in "Sociedade Rural Brasileira" O Estado de S.Paulo , 16/9/1.922, p.6.

(2) Esta pressão pode ser depreendida do texto a seguir " o consumo local é insignificante para alimentar essa indústria em larga e remuneradora escala: é necessária a exportação para os grandes centros de consumo e essa exportação só poderá ser feita por meio da frigorificação de carne. Consequentemente, os matadouros-frigoríficos devem merecer toda nossa atenção, quer dos governantes, quer dos governados" cf. "Congresso do Estado", in O Estado de São Paulo", 8/11/1.922, p.4.

(3) Idem, p.4.

(4) Ibidem, p.4.

que deseja receber a carne brasileira(1).

A tributação de S.Paulo, baixada sobre a pecuária bovina de corte, colocou os frigoríficos paulistas em uma situação perigosa quanto a coleta de matéria-prima. Algumas destas taxas e impostos, tais como as taxas de expediente sobre as taxas de carne exportada e as de expediente das estradas de ferro eram razoáveis, outras eram elevadas para a difícil situação que estavam atravessando(2). Das demais contribuições, algumas necessitavam de sensíveis reduções; outras tais como o imposto de viação, o imposto sobre o capital e, a taxa de feira, etc, precisavam ser suprimidas por completo(3).

Com a finalidade do gado bovino não tomar outra direção senão a dos frigoríficos paulistas, foi baixado pesado imposto estadual que se tornou perigoso para o funcionamento da atividade pecuária de corte, porque o gado magro, procedente de outros Estados passou a tomar a direção do Rio de Janeiro, após a fase de engorda em Minas Gerais(4). Isso provocou o encerramento provisório das atividades da Cia. Armour em S.Paulo e atingiu também a Cia. Anglo S.A.(5).

-
- (1) Esta pressão pode ser depreendida do texto a seguir "o consumo local é insignificante para alimentar essa indústria em larga e remuneradora escala: é necessária a exportação para os grandes centros urbanos e essa exportação só pode rá ser feita por meio da frigorificação da carne. Consequentemente, os matadouros -frigoríficos devem merecer toda nossa atenção, quer dos governantes, quer dos governados"cf. Congresso do Estado., in O Estado de S.Paulo, 8/11/1.922, p.4.
- (2) Cf. "A Pecuária Nacional", in "Sociedade Rural Brasileira", O Estado de S.Paulo", 16/9/1.922, p.6.
- (3) Idem, p.6.
- (4) Ibidem, p.6.
- (5) Cf. "Barretos- Um apelo ao honrado Governador do Estado", in O Estado de S.Paulo, 25/11/1.921, p.10.

Quase todos os Estados possuem a tendência em onerar o gado de corte e a incidência dos impostos estaduais de exportação de gado é uma barreira para o reinício da atividade frigorífica, provocando o encarecimento do custo da produção(1). Tal política era anti-econômica, pois o gado que não entrava no Estado de S.Paulo era desviado diretamente para o mais importante mercado interno de gado na época, o Rio de Janeiro, que, por sua vez, possuía a Cia. Anglo S.A. equipada para a exportação de carnes(2).

Em 1.922, o maior fornecedor de bovinos magros para as invernadas paulistas era o Estado de M.Grosso que, cobrando imposto baixo por cabeça, contribuiu para conseguir os objetivos almejados(3).

Tais estímulos contribuíram para se consolidar definitivamente o funcionamento normal da atividade frigorífica.

Em 1.925, em virtude das crises na exportações mundiais, os frigoríficos estrangeiros passaram a colocar parte de sua produção nas capitais do Norte e Nordeste (Recife, Salvador, principalmente) o que foi acompanhado por um aumento considerável nas vendas de carne à cidade de São Paulo. Os frigoríficos Wilson e Armour obtiveram concessões que foram autorizadas e amparadas por leis governamentais(4)

(1) Cf. "A Pecuária Nacional", in "Sociedade Rural Brasileira", in O Estado de S.Paulo, 16/9/1.922., p.6

(2) Idem, p. 6.

(3) Ibidem, p.6.

(4) Cf. "Matadouro e Frigoríficos", in Relatório da Prefeitura Municipal de S.Paulo, apresentado à Câmara, 1.922.

As razões de ordem externa, já assinaladas foram minando o nosso mercado exportador, sobretudo no que se refere à Europa, a evolução demográfica do país, que conduziu à abertura de novos mercados nacionais e o advento da rodovia, estendendo a sua ação muito além da área já conquistada pela ferrovia foram os fatores que levaram normalmente à conquista do interior em favor de um mercado interno em evolução.

II - EVOLUÇÃO ESPACIAL DAS ÁREAS DE ENGORDA

A primeira fase da expansão das áreas de engorda:

Do início do século à segunda guerra

A segunda fase de expansão:

As novas áreas de engorda no Oeste de S.Paulo; de 1.945 a 1.955.

As atuais zonas de engorda:

De 1.955 até hoje.

II- EVOLUÇÃO ESPACIAL DAS ÁREAS DE ENGORDA

A ampliação do mercado interno e as contínuas remessas de carne provocaram a expansão das áreas de engorda, sobretudo no Estado de São Paulo(1). Tal expansão pode ser abordada em três fases, cada uma delas relacionada à conquista de determinados espaços. Assim, numa primeira fase que podemos delimitar entre o início deste século até a segunda guerra, o centro pecuário de engorda se concentra em torno da cidade de Barretos. A segunda fase já começa com a decadência desse centro e a projeção de novas áreas na Alta Sorocabana, Alta Araraquarense e Noroeste, entre 1945 a 1955. Entre a primeira e segunda fase há um período de transição em que, apesar de já iniciado o processo de decadência, condições externas projetam o pico da produção em 1940.

Nessas duas fases, a estrada de ferro comandou a expansão e os frigoríficos estrangeiros foram em parte, responsáveis pelos desmatamentos, instalando-se enormes invernações nessas áreas envolvidas no processo de expansão. No entanto, embora enormes extensões de terra tivessem sido conquistadas pela pecuária durante mais de meio século não houve extravasamento significativo dos limites estaduais. Tal extravasamento só adquire importância a partir de 1955, quando a rodovia sobrepujou a ferrovia no processo da conquista espacial, iniciando-se a fase atual.

(1) Cf. A.Mamigonian e outros, "Notas sobre os Frigoríficos no Brasil Central Pecuário", in Bol. Paulista de Geografia, jun. 1976, nº 51, p.10,

A Primeira fase: do início do século até a segunda guerra mundial

Os primeiros frigoríficos de origem estrangeira (Cia. Armour, Cia. Wilson, localizados na Capital paulista e a Brazilian Meat Co- Anglo S.A, próxima do Rio de Janeiro) principiaram suas atividades com bovinos que procediam basicamente de duas áreas de engorda, relativamente próximas: Barretos e Sul de M.Gerais. Toda a produção era transportada via férrea.

No início do século XX, o Estado de São Paulo possuía 738.046 cab. e em 1913 essa cifra aumentava para 1.322.390(1), apresentando portanto uma taxa de incremento de 82,09% nesse período.

Nesse período, a área de engorda de Barretos foi a que mais se desenvolveu(2). Os municípios pastoris que se destacaram na área foram: Barretos, Igarapava e Sertãozinho(Tab.7).

O incremento do rebanho bovino se acelerou durante a primeira guerra mundial pela escassez ou alto custo das pastagens nos países beligerantes ou apenas exportadores(EUA e Argentina) e ainda por uma política governamental

(1) Cf. "Indústria Pastoral", in Almanack da Secretaria do Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo, 1917, pp.271-275.

(2) Os municípios que faziam parte da zona de Barretos eram então: Paulo de Faria, Guaraci, Olímpia, Nova Granada, Tanabi, Guaíra, São José do Rio Preto, Monte Aprasível, Colina, Bebedouro, Morro Agudo, Miguelópolis e Jaborandi, Cf. J.Tedesco e R.Menezes, "Album Comemorativo do 1º Centenário da Fundação de Barretos", 1954, pp.63-65.

de incentivo à exportação(1).

O volume de carnes congeladas exportadas durante a primeira guerra para os países aliados tornou-se um dos fatores de estímulos à expansão das áreas de pastagens dentro das velhas zonas pastoris.

Contudo, a criação de bovinos no Est. de S.Paulo, por volta de 1.917, era suficiente apenas para abastecer a metade do total necessário ao suprimento anual dos frigoríficos, necessitando a outra metade ser importada dos Estados de M.Gerais (acrescido de Goiás) e M.Grosso, sobretudo (2).

As boiadas magras eram oriundas sobretudo do Sul de Goiás e Triângulo Mineiro. Após longas caminhadas atingiam, depauperadas, as invernadas de Barretos e Franca, penetrando no Est. de S.Paulo pelo FORTO DE ANTONIO PRADO no R. Grande, onde há travessia regular estabelecida pela Cia. Paulista E.F.. Já o gado procedente do Sudeste Goiano e da região central de M.Grosso alcançava as áreas de engorda de Barretos depois de atravessar o Triângulo Mineiro, atingindo o Est. de S.Paulo em Porto Taboado e chegando a Barretos pela estrada de Rio Preto.

-
- (1) A esse respeito a Secretaria da Agricultura declarou que o fornecimento de carnes congeladas e enlatados para os países aliados envolvidos na primeira guerra... "é mais que uma necessidade, é um dever para com os aliados, os quais precisamos acudir" Cf. Cia. Armour, in Notícias Diversas", O Estado de S.Paulo, 7/6/1.918. Tais declarações denunciavam a orientação dada, na época, pelo poder público à economia pecuária paulista, amparando os investimentos estrangeiros que visavam basicamente à exportação de produtos de origem animal.
- (2) Cf. "Indústria Pastoral" in Almanack da Secretaria do Estado dos Negócios da Agric., Comércio e Obras Públicas do E. de S.Paulo, 1.917, pp.271-275.

FIG. (II)

ESTADO DE S. PAULO

PROPORÇÃO DE GADO DE CORTE EM
RELAÇÃO AO REBANHO BOVINO
1.920

FIG. 12

ESTADO DE S. PAULO

NÚMERO DE CABEÇAS DE GADO BOVINO
POR HABITANTE

1.920

Fonte: CENSO DE 1.920

Org.: M. A. BENTES
Des.: E. B. SP-00170

Ainda há o gado do extremo meridional de M.Grosso que fazia a travessia pelo porto Taboado ou pelo Porto Tibiriçã, ambos no R.Paraná(1). (fig.10a).

Utilizando o critério de B.K.Becker(2) para delimitar a área de engorda na década de 1.920, pode-se distinguir no Norte do Est. de S.Paulo uma concentração de municípios com índices superiores a 33,4%, destacando-se ali, Barretos com índices de 73,20%(fig.11).

Se relacionarmos a distribuição do gado pela população (fig.12) com os índices acima, veremos que a área de densidade superior a 1 bovino/habitante é bem superior a área de índices mais elevados.

A partir da primeira guerra assinala-se um incremento das remessas de gado bovino gordo e magro de M. Gerais para as invernadas e frigoríficos de S.Paulo, em detrimento do Rio de Janeiro(3).

Por volta de 1.920, verifica-se um grande incremento na criação de suínos com a inauguração do frigorífico Wilson em Osasco, abatendo 1.000 suínos/dia e a da Cia. Armour que estava então se instalando em Anastácio para abater de 2.000 a 3.000 suínos/diários. A criação de porcos foi esti-

(1) Em 1.915 a região de Barretos tinha capacidade para engordar 300.000 cabeças. Cf. "O Frigorífico de Barretos", in O Estado de S.Paulo, 23/1/1.915. Pelos Portos de Antonio Prado, Taboado e Tibiriçã entraram 138.865 cabeças em 1.911, 107.405 em 1.912, 106.506 em 1.913; 82.528 em 1.914 e 125.292 em 1.915, cf. Indústria Pastoril, in Almanack da Secretaria da Agricultura Com. e Obras Públicas, 1.917, p. 271-275.

(2) B.K.Becker, em seu trabalho "A Expansão do Mercado Urbano e Transformação da Economia Pastoril, usou como critério para fixar os seus limites de áreas de engorda, o cálculo da proporção de bovinos para corte e garrotes em relação ao rebanho de cada um dos municípios e em relação ao total estadual.

(3) Cf. dados contidos nos Relatórios das Mensagens Presidenciais de Minas Gerais.

mulada em virtude da progressiva alta dos preços, em decorrência da escassez deste tipo de matéria-prima desde 1.917, por causa da guerra(1). Já em 1.930 cerca de 50.000 km² de terras anteriormente cobertas(em grande parte) por matas tinham - se transformado em pastagens no Oeste de S.Paulo(2).

Entre 1.930-1.939, no conjunto do Estado, as pastagens representavam 31% da superfície total, enquanto que o rebanho bovino passava de 2.029.961 cabeças para cerca de 3.484.614, apresentando um incremento de 83,36%(3).

Nas décadas de 1.940 - 1.950 foram transformadas em pastagens extensas áreas em mata do Oeste de São Paulo: Alta Sorocabana, Noroeste, Alta Araraquarense, ampliando-se a área já conquistada do Norte do Estado. As pastagens ocupavam 34% do conjunto estadual, em 1.940.(4).

Isto foi possível, em parte, graças aos grandes frigoríficos que se associaram aos grupos estrangeiros interessados na pecuária de corte ou adquiriram vastas fazendas para a engorda de bovinos, a partir de 1.920-1.930, nas futuras áreas de invernadas da Noroeste, Alta Sorocabana e Alta Araraquarense. A auto-suficiência nos suprimentos de bovinos gordos foi o principal motivo para essa concentração vertical descendente(frigoríficos-invernadas), que correspondeu

(1) O Gado Bovino no Brasil, in Notícias Diversas, O Estado de S.Paulo, 22/4/1.919, p.4.

(2) Esta extensa faixa de terras se iniciava em Barretos, estendendo-se até Pres. Prudente e passando por Olímpia, N. Horizonte, R.Preto, Araçatuba, Andradina, Sto.Anatácio. cf. P.Monbeig, "Les Paturages", in Pionniers et Planteurs de S.Paulo, 1.952, p. 277, transcrevendo O.S.Brito.

(3) Idem, p. 277.

(4) Cf.Censos Agrícolas de S.Paulo, 1.940 e 1.950, IBGE.

à uma outra forma de desnacionalização da atividade frigorífica no Brasil Central Pecuário(1).

Tais aquisições (como já nos referimos) foram facilitadas pelos preços baixos das terras.

Em 1.941, as sociedades estrangeiras possuíam 187.351,56 ha. de terras em matas e em pastagens(Alta Araraquarense e área de Barretos, na maior parte), onde estavam engordando 120.000 cabeças(2).

Concomitantemente à derrubada de matas para a formação de invernadas no Oeste de S.Paulo, também houve grande incremento das pastagens, na década de 1.940, no Norte e Nordeste de Minas Gerais(Montes Claros, Teófilo Otoni e Governador Valadares), engordando gado magro procedente da própria região e remetendo-o, por ferrovia, ao Rio de Janeiro. (3).

Na década de 1.940, os municípios que apresentaram os índices mais elevados foram P. de Faria, na zona de Barretos, com 76,54% e Andradina, na zona da Noroeste ,

-
- (1) A Cia. Wilson(The Continental Products Co) possuía 40.000 ha. em terras próprias e um outro tanto em arrendamento , adquiridas entre 1.915-1.920. Cf."Uma Entrevista concedida pelo Sr.L.Plaut ao B.Aires Herold", in "Sociedade Rural Brasileira", O Estado de S.Paulo, 12/11/1.920,p.4. Em 1.923 a Cia. Armour do Brasil possuía várias fazendas para a engorda de bovinos, perfazendo um total de 14.278 ha. Cf. Relatório à Câmara Municipal de S.Paulo, 1.924,pp.83-85. No Brasil, a King Ranch se associou à Swift, adquirindo fazendas para engorda em S.Paulo e M.Gerais de mais de 20.000 ha. , mais de 70.000 ao Sul de Belém, Pará, a que se acrescentarão mais cerca de 50.000 em negociações(1.969), cf.C. Prado Júnior, "A crise em Marcha", in "História Econômica do Brasil", 1.970, p.340.
- (2) Cf.P.Monbeig,"Les Paturages", in Pionniers et Planteurs de S.Paulo, 1.952, p. 288.
- (3) Cf.B.K.Becker, "A expansão do mercado urbano e a transformação da Economia Pastoril", in Rev.Bras.Geografia, 1.965, p. 305 e seguintes.

FIG. 13

ESTADO DE S. PAULO

PROPORÇÃO DE GADO DE GADO
DE CORTE POR HABITANTE
1.940

fig. 14

ESTADO DE S. PAULO

NÚMERO DE CABEÇAS DE GADO BOVINO
POR HABITANTE

1.940

com 75,83% . Os outros municípios oscilaram entre 45% e 60%. O índice básico de 35,34% representou o total estadual(fig13).

O cartograma da distribuição do rebanho bovino pela população em 1.940(fig.14) mostra-nos uma pequena dispersão dos municípios com índices iguais ou superiores a 1 bovino/habitante, no Oeste paulista(principalmente, Araçatuba, Andradina, P.Venceslau e Rancharia), além da concentração do rebanho bovino na porção Norte do Estado de S.Paulo.

Assim, até 1.940 se definiram três áreas de engorda no interior paulista: a Alta Araraquarense - Barretos, Noroeste e Alta Sorocabana. Enquanto a pecuária de corte se expande na primeira zona, nas duas últimas surgem os focos iniciais desta atividade. A zona da Noroeste, a partir de 1.935-1.938 acentuou a atividade de engorda de bovinos.Em 1.938 a zona da Noroeste estava engordando 48.000 cab. procedentes das áreas de criação e recria de M.Grosso(1) que vinham pela E.F.Noroeste.

O primeiro núcleo da pecuária de corte era constituído pelos municípios de Avanhandava e Penápolis, enquanto que o segundo núcleo de invernadas da Noroeste era formado pelos municípios de Araçatuba e Andradina, onde o plantio oneroso do café havia sido substituído pela pecuária de corte(2). Possuía esta área 400.000 cabeças, das quais 38,5% (154.000) estavam localizadas nas invernadas mais recentes de

(1) Neste ano, as estações que mais embarzaram bovinos magros para as invernadas paulistas da Noroeste foram : Três Lagoas , Vitorino, Indobrasil, Aquidauana, Taunay, Arapuã e Carandazal, todas no M.Grosso, cf. Relatórios da E.F.Noroeste , 1.938, pp.90 - 91.

(2) Cf. P.Monbeig, "Les Paturages", in Pionniers et Planteurs de S.Paulo, 1.952, p.282.

FIG. 15

TRANSPORTE DE GADO BOVINO, POR FERROVIA, NO ESTADO DE SÃO PAULO
1913 - 1970

Araçatuba, onde surgiram grandes propriedades rurais, empregando pastagens artificiais (1).

A zona da Alta Sorocabana inicialmente invernou bovinos também a partir de dois núcleos principais. O primeiro foco era constituído pelos municípios de Rancheira - Martinópolis que engordavam bovinos nas fazendas do frigorífico Wilson, visando o seu próprio abastecimento.

Um outro núcleo era formado pelos municípios de Presidente Venceslau e Presidente Epitácio, que na década de 1930 a 1940, passaram a conhecer o fenômeno das invernadas: grandes extensões de mata cederam lugar ao capim colonião (Foto 2) (2).

A E.F.Sorocabana aumentou consideravelmente seu movimento de bovinos do período que vai de 1913 a 1920 para o período de 1930 a 1940, acompanhando o desenvolvimento das pastagens. (Tab.8) (Fig.15).

Paralelamente, até 1933 o movimento maior ou menor de animais pela Alta Sorocabana era de embarques de suínos gordos para a Capital paulista e trânsito de bovinos magros procedentes de M.Grosso para as invernadas da baixa e média Sorocabana: Botucatu, Conchas e Alambari (3).

(1) Cf. P. Monbeig, "Les paturages", in Pionniers et Planteurs de S.Paulo, 1952, p.282.

(2) Cf. R. Ramos "Entrepoto de Engorda de Pres.Venceslau", in Rev. dos Criadores, 1944, p.16.

(3) Idem. p.16.

A partir de 1922 assinalou-se o aumento do movimento do gado bovino procedente de M.Grosso e embarcado em Pres.Epítácio (Tab.9), bem como o movimento de bovinos desembarcados antes de chegarem a S.Paulo (de 25% a 30% dos bovinos movimentados) (1).

Dessas áreas de invernadas, Barretos se sobressaía como o principal centro comercial de gado para frigoríficos no Brasil Central Pecuário.

O raio de ação da área de Barretos envolvia também a Alta-Araraquarense (Mirassol, Fernandópolis, Monte Aprazível e General Salgado) (2), abrangendo toda a margem direita do R.Tietê. Do total de bovinos gordos saídos da Alta-Araraquarense em 1940-43 (3) tomaram o destino dos frigoríficos, via ferroviária, de 30.000 a 40.000 cabeças. Os embarques mais importantes eram feitos em Gonzaga de Campos e S.J.do Rio Preto (4). Uma outra parte, muito pequena desse rebanho da Alta Araraquarense se destinava às duas charqueadas e ao frigorífico Anglo S/A de Barretos. Barretos disputava com S.Paulo esse mercado da Alta Araraquarense: a porção situada mais ao Norte girava em redor daquela cidade, enquanto a do Sul, centralizada em S.José do Rio Preto, era mais atraída pelos frigoríficos paulistanos.

(1) De 1.928 a 1.930, por ex. desembarcaram nas estações de Osasco, P.Altino e Domingos de Moraes 180.000 cabeças que foram engordadas no eixo da E.F.Sorocabana e Noroeste, representando de 70% a 75% do movimento total de bovinos transportados por ferrovias, "Cf.Relatários da E.F.Sorocabana", de 1.928 a 1.930, quadro nº2.

(2) Cf, P.Monbeig, "Les Paturages", in Pionniers et Planteurs de S.Paulo, 1.952, p.282.

(3) São dados referentes ao primeiro semestre. Não tivemos acesso aos dados do 2º semestre em nenhum dos 4 anos.

(4) Cf."Associação dos Criadores do Vale do R.Grande" Barretos, 23,outubro de 1.943.

Segunda Fase: de 1945 a 1955.

A zona de Barretos - Alta Araraquarense engloba vários municípios, onde as invernadas ocupavam mais da metade da área municipal (1) sobretudo as terras baixas próximas ao R.Grande e as antigas áreas de café.

A partir de 1935, tanto a área de Barretos como a porção mais recente (Municípios de P.de Faria e Guaraci) já apresentavam sinais de retrocesso, um "déficit" de 150.000 cab. (2) o que era devido à diminuição da capacidade das invernadas e da concorrência com outras áreas (como por exemplo, a Noroeste). Na porção mais recente da área de Barretos (Guaraci e Paulo de Faria), as invernadas de capim jaraguá tendem a uma redução à metade da sua antiga capacidade de engorda (de 2 a 2,5 cab/ha) (3).

No entanto, condições externas puderam mantê-la por algum tempo, pois embora carregasse já em si os germes da decadência, em 1940 atinge o seu auge como reflexo da segunda guerra.

Por essa ocasião chegou a invernar de 500.000 a 550.000 cab. (4).

Para a área de Barretos convergiam bovinos magros a pé de M.Gerais, Goiás e sobretudo de M.Grosso.

(1) Cf.P.Monbeig, "Les Paturages", in Pionniers et Planteurs de S.Paulo, 1.952, p.281.

(2) Cf. Boletim da Associação Rural do Vale do Rio Grande-Barretos, 6/jun./1.949, nº 52.

(3) Idem,

(4) Cf.A.Mamigonian e outros, "Notas sobre os frigoríficos do Brasil Central Pecuário", in Bol.Paul.Geografia,1.976,p.9.

FIG. (16)

EMBARQUE DE GADO GORDO, POR FERROVIA, DA ÁREA DE BARRETOS,* COM DESTINO A SÃO PAULO

1940 - 1960

MIL CABEÇAS

As exportações de gado de Goiás para as áreas de Barretos até 1932-34 não chegaram a alcançar 150.000 cab./anuais. No entanto, com o início da segunda guerra, estas remessas aumentaram para mais de 300.000 cab./ano, das quais 95% já chegavam gordas às pastagens de Barretos, tendo passado antes pelo Triângulo mineiro - fase de recria. As outras 5% (15.000 cab.) já saíam gordas de Goiás (1).

Por volta de 1940 as estações de Barretos, Colômbia, Adolfo, Palmas e Mandembo movimentaram 511.000 cab. gordas (2), das quais 225.000 cab. foram embarcadas por ferrovia com destino aos frigoríficos da Capital paulista- Armour, Swift e Wilson (3). A partir de 1940, nota-se um declínio desta área no fornecimento de bois gordos para os frigoríficos da cidade de S.Paulo. Em 1950 foram embarcados por ferrovia quase 150.000 cab., caindo este volume para 60.000, em 1960. (Fig.16).

Mesmo com o pico durante a guerra, os limites das áreas de invernadas extravasaram muito pouco os limites estaduais, até 1955. No entanto, de 1920 para aquela data, o esquema criação-engorda-abate no Estado se modificou bastante (Fig.10b). As mudanças também foram verifica

(1) Cf. Boletim do "Sindicato dos invernistas e criadores de gado", Barretos, 21/01/1.942, n°73.

(2) Cf. Boletim da "Associação Rural dos Pecuáristas do Vale do Rio Grande,- Barretos, 1.940-1965.

(3) Em 1.941, a área de Barretos também enviou 29.872 cab. para o frigorífico de Santos e 105.512 cab. para o frigorífico de Mendes (RJ), ambos pertencentes a Cia. Anglo S.A. Cf. Boletim do "Sindicato dos Invernistas e Criadores de Gado", Barretos, 31/1/1.942, n°73, A.

das nas propriedades rurais pertencentes aos grupos frigoríficos estrangeiros, ampliando-se as áreas, entre 1.945 e 55.

Nesse período, tanto o rebanho bovino como as áreas de engorda pertencentes aos grupos frigoríficos estrangeiros apresentaram uma taxa de crescimento de 12,45 % (52.211,50 ha) passando de 419.243,22 ha. para 471.454,72ha., em 1.951(1).

No período de 1.941 a 1.946 não se verificicou o aumento da área pastoril, em virtude da cerrada oposição que os invernistas e pecuáristas fizeram por ocasião do I Congresso pecuário do Brasil Central. Este Congresso foi organizado pela Associação dos Pecuáristas do Vale do Rio Grande, em Barretos, em 1.941, tendo conseguido decretos-lei que proibiam a ampliação do rebanho bovino e das pastagens dos frigoríficos estrangeiros.

Nesse período, as empresas frigoríficas estrangeiras dispunham de um rebanho bovino na proporção de 35 a 40% (2) dos totais de seus abates, influenciando na determinação dos preços do boi em pé nas zonas de engorda. Desta maneira os grandes frigoríficos estrangeiros asfixiaram até então, os criadores e invernistas nacionais, ao mesmo tempo em que tinham o controle quase exclusivo da indústria e o comércio de carnes.

(1) Apenas com o Uso da Área Pastóril possuída em S.Paulo, os frigoríficos estrangeiros podem dispor de mais gado do que declaram", in Folha de S.Paulo, 28/jun/1.956, p.11.

(2) "Os quatro frigoríficos dispõem de 40% do gado próprio para os seus abates", in Folha de S.Paulo, 30/jun/1.956, p.1.

FIG. (17)

ESTADO DE S. PAULO

PROPORÇÃO DE GADO DE CORTE EM
RELAÇÃO AO REBANHO BOVINO

1.950

PERCENTAGEM

ESCALA

0 20 40 60 80 100 KM

Fonte: CENSO DE 1920

ESTADO DE S. PAULO

NÚMERO DE CABEÇAS DE GADO BOVINO
POR HABITANTE

1.950

Na década de 1.950, o índice básico estadual para os bois e os garrotes era de 20,07%. Sobressaem-se vários municípios com cotas máximas, quer na área Norte do Estado de S.Paulo(1) quer no Oeste paulista(2), circundados por um número grande de municípios com marcas superiores ao indicador básico, ocupando grande parte do Oeste de S.Paulo(fig.17).

Se observarmos a distribuição desse rebanho bovino em relação à população dos municípios com índices iguais ou superiores a 1 bovino /hab. notaremos um maior adensamento do rebanho bovino nesta mesma área por nós acima citada. (fig.18).

Em 1.943 entraram por Pres.Epitácio 148 mil bovinos (3) procedentes de Mato Grosso que, invernados nas pastagens da Alta Sorocabana, tomaram depois a direção de São Paulo(Capital), abastecendo os frigoríficos Wilson, Swift e Armour. Tal como as invernadas da Noroeste, a Alta Sorocabana também se caracteriza por estar sua origem ligada à presença dos frigoríficos paulistanos.

Em 1.955 a E.F.Sorocabana transportou 264 mil bovinos para o abate em S.Paulo e arredores. A esse número, que se refere ao rebanho engordado na própria zona de influência da E.F.Sorocabana, acrescenta-se mais 100.000 bovinos(4)

-
- (1) Na Alta Araraquarense-Barretos se destacam P.de Faria(62,3%) e Guaraci(72,0%).
 - (2) Na Noroeste se destacaram Pereira Barreto(55,8%), Bento de Abreu(61,7%) e Valparaíso(63,4%); na Alta Sorocabana Pres. Epitácio(50,1%) e Rancharia(52,8%).
 - (3) Este rebanho foi distribuído pelos municípios de: P.Venceslau, 95.000 cabs., Sto.Anastácio 3.000, Pres.Prudente 6.000, Martinópolis, Indiana e Rancharia 15.000, Assis 16.000, Piraju 5.000 e outros 3.000, cf. R.Ramos, "O Entrepasto de Engorda de Presidente Venceslau", Rev. dos Criadores, 1.944, p.16.
 - (4) Cf. J.B.Villares e colabs. "Localização de novos frigoríficos no Est. de S.Paulo", in Rev.Ind.Animal, 1.957, p.220.

que a Sorocabana recebia no tráfego mútuo com a E.F.Noroeste e Cia. Paulista de E.F.(1).

Por volta de 1.955-57 estas três regiões atingiram o auge na capacidade de engorda: a Alta Sorocabana invernou 500.000 cabeças, a Noroeste e a Alta Araraquarense-Barretos 600.000 cabeças, respectivamente(2). Concomitantemente, no período de 1.955-60, as ferrovias paulistas realizaram os maiores movimentos de bovinos. A E.F.Sorocabana, por exemplo, chegou a transportar quase 800.000 bovinos entre 1.955-57.(Tab.8 e fig 15).

No período de 1.945 a 1.955, a Alta Araraquarense - Barretos era a primeira área dentre as regiões de invernadas do Est. de S.Paulo(900.000 cab.), enquanto que a área da Alta Sorocabana(355.000 cabeças) era a segunda região pastoril do Oeste paulista(3).

Como se pode notar, a expansão das antigas áreas de invernadas(Barretos) para as áreas mais recentes do Oeste de S.Paulo(Alta Sorocabana, Noroeste e Alta Araraquarense) se verificou em função da queda da capacidade de engorda das pastagens(4). É de se notar que são pecuaristas e inver

- (1) Percebe-se por outro lado, pelos exemplos acima citados, as dificuldades em obter o volume total de bovinos destinados à Capital paulista por ferrovia como também o total de bovinos transportados por uma das Cias. Ferroviárias em virtude do tráfego mútuo com outras ferrovias.
- (2) Entrevista com L.Azevedo, antigo comprador de bovinos da Comabra, em Pres. Prudente, 3/3/1.970.
- (3) P.Monbeig, "Les Paturages", in Pionniers et Planteurs de S. Paulo, 1.952, p. 282.
- (4) Nas décadas de 1.930 e 1.940 Barretos iniciou sua influência no Triângulo Mineiro e Sudeste goiano. Esta última região, em 1.930, tinha ainda uma participação muito reduzida. Em 1.968, esta mesma área enviou para o frigorífico Anglo de Barretos 40.580 cab. de novilhos gordos. Cf.W. de Faria, "Os Tipos de Atividades Pecuárias em Barretos", in Cadernos de Ciencias da Terra, S.Paulo, 1.973, nº 43.

nistas de origem mineira e goiana, em parte, que comandam o avanço pastoril dentro da mesma diretriz: valorização das terras ocupadas por antigas pastagens, não compensa o seu rejuvenecimento.

O processo de expansão só vai ter prosseguimento quando os limites estaduais são extravasados.

As atuais zonas de engorda (após 1.955-57):

No geral as áreas de engorda evoluíram consideravelmente quando se observa o antigo esquema de criação - engorda - abate vigente entre 1.945 a 1.955.

A partir de 1.955-57, as fronteiras estaduais são ultrapassadas pela influência da Alta Sorocabana, na porção Sudoeste do Estado, indo atingir o Sul de M.Grosso e o Norte do Paraná..Este extravasamento das áreas de engorda é explicado em parte pela decadência da rentabilidade das pastagens do Oeste de S.Paulo e pela facilidade na aquisição de terrenos a preços baixos, quando se tornou mais fácil a travessia dos Rios Paraná e Paranapanema na expansão das vias rodoviárias. Entretanto, a causa principal da expansão das pastagens neste período foi o crescimento populacional das metrópoles carioca e paulista(tab. 3).

O Sul do Mato Grosso principiou a engorda de bovinos a partir de 1.960(200.000 cabeças em 1.970) e no Norte do Paraná, a engorda foi iniciada lentamente em 1.950;no ano de 1.971, no entanto engordou 400.000 bovinos. Também a instalação de frigoríficos nas zonas de procedência da matéria-

FIG. 10 EVOLUÇÃO ESPACIAL DOS FRIGORÍFICOS
NO BRASIL CENTRAL PECUÁRIO

Cf. A. Mamigonian e outros, in Boletim Paulista de Geog., nº 51.

E. S. B.

ESTADO DE S. PAULO

PROPORÇÃO DE GADO DE CORTE EM
RELAÇÃO AO REBANHO BOVINO
1.960

ESTADO DE S. PAULO

NÚMERO DE CABEÇAS DE GADO
POR HABITANTE

1.960

CABEÇAS DE GADO.
POR HABITANTE

ESCALA
0 20 40 60 80 100 KM

Fonte: CENSO DE 1.960

Org. M. C. BERTES
Des. E. S. SPOLITO

prima é outro fator de alargamento do espaço conquistado pela pecuária(foto 3). A zona de engorda de Barretos, por sua vez extravasou em direção ao Sudeste goiano, a partir de 1.960, - quando surgiram os primeiros frigoríficos nesta região. O Triângulo mineiro, já caracterizado como área de recria, tornou - se posteriormente zona de engorda, própriamente dita.

Fato importante a ser assinalado é que, a partir de 1.955-57, ocorreu uma mudança no antigo esquema - criação-engorda-abate vigente entre 1.945-55. O extremo Sul e o Pantanal de Mato Grosso e o Sudeste de Goiás que realizavam sômente as fases de cria e recria passaram após 1.960 a conhecer a fase de engorda, perdendo assim o Oeste de S.Paulo a sua posição de exclusividade nisso(1) (fig.10c).

Em 1.960, as pastagens ocupavam no Estado de S.Paulo 51% do conjunto estadual, enquanto os limites da área de produção de bovinos gordos para corte eram constituídos por municípios que se localizavam na periferia do Estado(2) (fig.19).

No cartograma população-rebanho bovino para a mesma década(fig.20) nota-se que a distribuição da concen

-
- (1) Entre 1.960 e 1.963 nova transformação ali se verifica quando da modificação dos meios de transporte que sendo até então exclusivamente ferroviário passa cada vez mais a ser rodoviário. As cifras apresentadas pela CPEF comprovam o movimento decrescente, acima assinalado. Em 1.962 esta ferrovia transportou 367.413 bovinos, 288.569 em 1.963 e 222.228 em 1.964, sendo procedentes de Barretos, Alta Araraquarense(SJ R.Preto)Alta Paulista e E.F.Santos Jundiá em tráfego mútuo com a Cia. Paulista., cf. M.C.Pardi e R.B.Caldas, Grandes deslocamentos de gado bovino de corte, 1.968, pp.59-115.
 - (2) Os municípios que apresentaram os maiores índices foram: Colômbia(67,2%), Guaiúba(65,2%), Adolfo(67,1%), Américo de Campos (65,9%), na Alta Araraquarense- Barretos; Castilho(77,3%), Valparaíso(68,2%) e Rubiãcea(61,1%) na Noroeste; Paulicéia (58,9%) na Alta Paulista; Pres.Epitécio(71,3%) e Dirapozinho (65,3%) na Alta Sorocabana. O índice básico de 22,78% representou a proporção estadual de bois e garrotes para corte.

FIG. 21-A PROCEDÊNCIA DE BOVINOS PARA ABATE NA GRANDE S. PAULO (POR ESTADOS)
I. 965

TOTAL: 404.040 CABEÇAS

Fonte: M. G. PARDI e R. B. CALDAS - "Gdes. Deslocamentos de Gado Bovino de Corte no Brasil", I. 968

des.: E. S. SPOSITO

FIG. 21-B MEIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS PELOS FRIGORÍFICOS DA GRANDE S. PAULO
I. 965

Fonte: "Grandes Deslocamentos de Gado Bovino de Corte no Brasil", M. Cloni Pardi e R. Brandão Caldas, I. 965, quadro nº 6

tração do mesmo por município nas diferentes zonas pastoris do Est. de S.Paulo(índices iguais ou superiores a 1 bovino/habitante) é bastante densa. Isto é válido para as regiões pecuaristas do Est. de S.Paulo, com exceção apenas da Alta Paulista que apresenta vários municípios com taxas inferiores a 1 cab/hab.

No Sul de M. Grosso, 60% dos invernistas do Oeste de S.Paulo abriram grandes fazendas de criação e de engorda em Dourados e R.Brilhante(1) além de Campo Grande , Maracaju e Aquidauana, enquanto que no Norte do Paraná muitos fazendeiros de café se voltaram para a engorda de bovinos. A Cia. Melhoramentos Norte do Paraná, por exemplo, com 16 fazendas(72.000 ha.) possuía 2.000.000 de pés de café e 28.000 bovinos em 1.971(2).

Já em 1.964-65 se fazia sentir a importância das novas áreas de engorda(principalmente M.Grosso) no suprimento de bovinos gordos aos frigoríficos. Tal conotação coincide com a tendência a substituição dos meios de transportes(3).(fig.21a e 21b).

No Estado de M.Grosso, além do extremo Sul invernar bovinos, o Pantanal(Corumbá) e Camapuã deixaram de ser

-
- (1) Cf. entrevista com G.R.Savério do frigorífico Matel,C.Grande, 3/11/1.972.
- (2) Havia uma previsão de 56.000 cabeças para 1.974.
- (3) Em 1.964, de um total de 270.879 cab. abatidas pelos frigoríficos da Grande S.Paulo e arredores 75,8% eram procedentes do Oeste de S.Paulo, 11,7% eram procedentes de M.Grosso, 9,8% de M.Gerais e 2,38% de Goiás, cf.M.C.Pardi e R.B.Caldas in Grandes deslocamentos de gado bovino de corte no Brasil,1.968 cf. quadros nº 7 e 8, em 1.965, os frigoríficos da Capital Paulista e arredores sob inspeção Federal receberam para abate 404.000 bovinos, dos quais 80.90%(326.886 cabs.) chegaram ali por via férrea e 18,40%(74.379 cabs.) por rodovia.

fig. 22 PROPORÇÃO DE GADO DE CORTE EM
 RELAÇÃO AO REBANHO BOVINO
 DE CADA MUNICÍPIO - 1.970

menos de 10%	50 a 70%
10 a 30%	mais de 70%
30 a 50%	

Fonte: CENSO de 1.970.

ESCALA
 0 50 100 150 KM

uma área exclusivamente fornecedora de gado magro desde 1960-1962 para cá, para realizar o ciclo completo (cria, cria e engorda) (1).

Os cartogramas referente a identificação das áreas de produção de bovinos gordos para a década de 1970 confirmam a dispersão das áreas de engorda (Fig.22). Dos cinco Estados componentes do Brasil Central pecuário, São Paulo ainda continua a deter a mais alta proporção de bois e garrotes em relação ao total, sendo seguido pelo M.Grosso (15,45%), Paraná (13,93%), Goiás (13,83%) e M.Gerais (10,62%).

No Oeste de São Paulo as marcas mais elevadas se localizavam nas extremidades ocidentais, nas proximidades do R. Paraná (2). Em M.Grosso os percentuais mais expressivos estavam presentes na porção extremo Sul: em Goiás na região Sudeste; no Paraná, na porção Noroeste e em M.Gerais nas regiões Norte e Nordeste.(3)

-
- (1) Cf. Entrevista com G.R.Savério, frigorífico Matel, C. Grande, 3/11/1.972.
- (2) Na Alta Araraquarense-Barretos se destacaram: Populina (59,1%), Sta.Clara d'Oeste(58,5%), e Guaraci(51,7%). Na Noroeste: P.Barreto(60,9%), Itapura(63,3%) e Andradina(53,4%). B. de Abreu(56,4%) e Promissão(61,2%). Na Alta Sorocabana: P.Epitácio(67,0%), T.Sampaio(61,1%), Marabá Paulista(66,5%) e Sandovalina(64,5%).
- (3) No Extremo Sul do Mato Grosso se destacaram os municípios de Naviraí(41,94%), Jateí(38,79%) e Bataiporã(41,11%). No Sudeste goiano: Paranaiguara(53,82%), São Simão(46,55%), Água Limpa(53,26%). No Norte paranaense, a região do Norte Velho: Sertãozinho(48,79%), Rancho Alegre(39,58%), Siqueira Campos(33,96%) e na região do Norte Novíssimo: Inajá(45,57%), Jardim Olinda(35,99%), Diamante do Norte(41,33%), Nova Olímpia(46,50%) e Ivatuba(50,52%). Em M.Gerais, no Triângulo mineiro: Ipiacú(52,11%), Cachoeira Dourada(50,83%) e Estrela do Sul(42,48%); na área de Governador Valadares: S. José da Safira(47,00%), Governador Valadares(28,25%) e na área de Montes Claros: S.João da Ponte(30,94%) e Capitão Enéias(30,87%).

A importância da pecuária de corte em S. Paulo é mais evidente quando comparada com aquela de Goiás , M.Gerais, M.Grosso e Paraná, onde as proporções de bois e garrões em relação ao total do rebanho não eram maiores que 50,50%, com exceção de tres municípios-: Paranaiguara(53,82%) e Água Limpa (53,26%) no Sudeste goiano e Ipiacũ (52,11%) no Triângulo mineiro.

Este extravasamento das áreas de engorda para os Estados vizinhos a partir de 1955-57 foi acompanhado pela expansão das rodovias que chegaram às áreas de engorda unindo-as as de abate.

O papel da rodovia começa a ser primordial desde então, não só na conquista de novos espaços para a ligação das áreas de criação às de engorda como, em caráter mais geral, concorrendo vantajosamente com a ferrovia.

A mudança para o transporte rodoviário não teria sido possível senão tivesse havido nos últimos anos um grande aumento da rede rodoviária pavimentada, atingindo não só as antigas áreas de engorda (Oeste de S.Paulo), como as mais recentes (extremo Sul de M.Grosso, Norte do Paraná, Sudeste goiano). As rodovias constituem hoje vias de penetração em áreas de engorda em formação, enquanto que as estradas de ferro, há algum tempo, ali perderam a função de vias de penetração (1).

(1) Cf. A.A.Santiago, "Transporte de Gado", in A Pecuária de Corte no Brasil Central, 1970, p.100.

A procura do transporte rodoviário se explica pela deficiência das estradas de ferro, por falta de renovação do material rolante, o que ocasionava problemas de atendimento da demanda no período da safra.

A preferência pelo transporte rodoviário reside na sua facilidade do porta-a-porta, isto é, apanhar o bovino na própria fazenda e o entregar nos frigoríficos num prazo bem curto, enquanto que a ferrovia leva no mínimo o dobro de tempo (1). O transporte rodoviário dispensa o transbordo.

Na opinião dos invernistas e sindicatos a cobrança de taxas de frete mais elevadas, por parte da rodovia compensa, uma vez que a perda de peso afeta a qualidade da carne, representando prejuízo para o pecuarista, pois o gado é comercializado a base do peso vivo, e o boi é considerado produto perecível (2).

-
- (1) No Estado de S. Paulo as distâncias máximas não ultrapassam os 800 km., ou seja, viagens de 20 a 30 hs. As viagens eram longas e morosas durando de 40 a 50 hs. consecutivas sem descanso e alimentação nos vagões (houve casos de durar mais de 70 hs. como ocorreu entre Aguapei-NOB e Santos). Por outro lado, não é raro durar 12 hs. os deslocamentos dentro da Metrópole paulista para irem os bovinos da estação ferroviária da Lapa até Utinga, no frigorífico Swift, cf. A.A. Santiago, "Transportes de Gado", in Pecuária de Corte no Brasil Central, 1970, p. 94.
- (2) Para se ter uma idéia deste prejuízo, os bovinos transportados pela ferrovia entre os centros de engorda de P. Prudente, Araçatuba e Andradina, S. José do Rio Preto e Barretos e a Capital paulista, onde se realizará os abates, há uma perda de peso de 30,8 a 52,5 quilos, cf. A.A. Santiago, "Transporte de Gado", in Pecuária de Corte no Brasil Central, 1970, p. 94.

23 MEIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS PELOS FRIGORÍFICOS DA GRANDE S. PAULO

No entanto, o transporte ferroviário embora lento e sem flexibilidade é por vezes preferido pelos frigoríficos da Grande São Paulo e arredores, quando contando com o transporte rodoviário possuem bovinos excedentes que estão aguardando o abate. Além do mais, em se tratando de quantidades de bovinos (100, 200, 300 cab. ou mais) adquiridas num mesmo local, é preferível serem transportadas de uma só vez pela ferrovia (1).

Isto explica a situação por nós encontrada em 1972, quando 72,66% do movimento total de bovinos das áreas de engorda para os frigoríficos de São Paulo (589.431 cab.) foram transportados por rodovia e, 27,34%, por ferrovia. Esta participação da ferrovia foi representativa para dois estabelecimentos: Itapevi e Comabra (Fig.23) e (Tab.10)

O Frigorífico Itapevi continua se abastecendo de bovinos, principalmente no Sul de M.Grosso, vindos pela E.F.Nordeste (90%), mas a Comabra evoluiu desde então para o transporte rodoviário; hoje o transporte ferroviário não representa mais que 30%. (2).

Entretanto, o deslocamento do produto por rodovia não é exclusividade do gado bovino destinado apenas aos frigoríficos. O gado magro também passou a ser transportado pela rodovia, das áreas de criação para as áreas de engorda (Oeste de S.Paulo, Sul de M.Grosso, Sudeste goiano, Triângulo mineiro).

(1) Cf. A.A.Santiago, "Transporte de Gado", in A Pecuária de Corte no Brasil Central, 1970, p.94.

(2) Até 1972 a rodovia representava 49,24% e a ferrovia 50,76%

A rodovia continuou a comandar o papel de destaque na expansão da fronteira pastoril no Brasil Central pecuário, principalmente no Norte de M.Grosso e Goiás (Amazonia Legal). Estas duas áreas começaram a ser valorizadas, a partir de 1965, após o extravasamento das áreas de engorda do Oeste de S.Paulo para o Norte paranaense, Sul de M. Grosso, Sudeste de Goiás e Triângulo mineiro. Isto foi possível graças a construção das estradas de rodagem, o interesse de paulistas (principalmente), os terrenos baratos e os incentivos fiscais patrocinados pela SUDAM.

A partir de 1965, o Norte de Goiás e Mato Grosso, sobretudo este último, começaram a ser valorizados por meio da abertura de grandes projetos agropecuários.

No entanto, é só a partir de 1970 que se intensificou a valorização pastoril nesta porção da Amazonia Legal. Os incentivos fiscais liberados pela SUDAM passaram de 150 milhões de cruzeiros, em 1969, para 330,9 em 1970, atingindo o auge em 1971, com 330,8 milhões de cruzeiros (1).

Este fato provocou a valorização das matrizes de Sudeste e Centro-Oeste, estimulando a formação de novas fazendas de gado bovino no Norte de M.Grosso e Goiás, sobretudo. Estas grandes fazendas, com milhares de hectares, passarão a integrar numa mesma propriedade as fases de criação-recria-engorda.

(1) Cf. "Suiã- Missú, Um Projeto Contra a Fome", in Negócios em Exame, nº 73, set. 1973, pp.28-38.

FIG. 24 OCUPAÇÃO PASTORIL NA AMAZÔNIA LEGAL

A abertura de enormes fazendas nesta porção da área da SUDAM foi facilitada pelas terras baratas que são procuradas pelos pecuaristas de Sudeste, uma vez que é mais vantajoso plantar pastos novos e rejuvenescer antigas pastagens.

Ao lado dos pecuaristas de Sudeste é destacável a ação do empresariado paulista, formado principalmente de industriais, comerciantes, banqueiros e pecuaristas que ali estão aplicando recursos fiscais e capitais próprios.

Estes grandes projetos agropecuários se instalaram no Norte de M.Grosso e Goiás, aproveitando-se dos eixos de penetração no Norte de M.Grosso: Brasília-Cachimbo; Cuiabá-Cachimbo; Cuiabá-Porto Velho e Xavantina-Cachimbo-Brasília. (Fig.24). Até 1972 tinham sido aprovados 300 projetos agropecuários, dos quais 70% estavam localizados no Norte de M.Grosso (1).

O entusiasmo pelo Norte matogrossense e goiano se encontra arrefecido no entanto, desde 1973. Os incentivos fiscais diminuíram a partir de 1972 e dos 300 projetos agropecuários, apenas uma dúzia vingou e estes, agora bem sucedidos pedem mais financiamentos para a compra de gado (2).

(1) Cf. "Diário de São Paulo", 20/set./1972.

(2) Cf. "Suiá-Missu, Um Projeto Contra Fome", in Negócios em Exame, nº 73, pp. 28-38, setembro, 1.973.

Uma parte apreciável do Norte matogrossense e goiano possui solos fracos para receber o capim colô
nião, que apresenta um crescimento difícil em lugares onde '
há pouco tempo floresciam matas exuberantes (1).

Os projetos da SUDAM anunciaram a forma-
ção de um rebanho bovino de 5.000.000 de cab.; entretanto pa-
ra ali se dirigiram apenas 300.000 até 1973 (2).

A organização e a rapidez do transporte'
rodoviário afastaram o sistema ferroviário da concorrência '
na conquista de determinados espaços especializados na ativi
dade de engorda bovina. Estes espaços expandiram, aos poucos
e cada vez mais, em direção ao interior do Brasil Central Pe
cuário, permanecendo as duas metrópoles nacionais muito dis-
tantes dos centro produtores de bovinos gordos. O funciona -
mento das empresas frigoríficas dependem, necessariamente, '
desde o início, da integração vertical (frigoríficos-invernada
das) e concentração horizontal (vários frigoríficos) na ati-
vidade frigorífica.

(1) Cf. "A Luta Para Fabricar Bois", in Revista Veja, 10/out/
1973, pp66-72,74,76 e 78.

(2) Idem, pp66-72,74,76 e 78.

III - A ATIVIDADE INDUSTRIAL:

A estrutura financeira e os acionistas

Classificação e estrutura funcional dos estabelecimentos frigoríficos.

Os fatores de produção: a infraestrutura básica.

- a) Equipamentos
- b) Mão-de-obra
- c) Matéria-prima

Novos projetos em andamento

III A ATIVIDADE INDUSTRIAL

A Estrutura financeira e os acionistas

A integração industrial (concentração horizontal e vertical), a organização financeira e a estrutura da mão-de-obra, entre outros aspectos nos permitiram caracterizar a indústria frigorífica atual.

A análise detalhada das entrevistas nos revela características bastante significativas da atividade industrial

A atividade frigorífica da Grande S. Paulo e arredores, em sua primeira fase viveu sob o domínio das grandes empresas estrangeiras: Swift, Armour e Wilson. A segunda fase, quando surgem as empresas de capitais locais se apresenta sob a forma de modestas empresas, que só puderam se desenvolver com a decadência das gigantescas empresas frigoríficas estrangeiras.

A partir de 1955-60 os poderosos grupos estrangeiros entraram em declínio: a Cia Armour foi vendida para o grupo Bordon em 1964(1). A Cia Wilson foi vendida para um grupo argentino em 1970(2) e, posteriormente, foi nacionaliza

-
- (1) O grupo Bordon anexou boa parte do seu estabelecimento, enquanto que a parte financeira foi anexada à Swift, juntamente com a fábrica de latas.
 - (2) O frigorífico Wilson foi comprado por J.A. Senosain, J. Tabor do e J. Jurcosa Seré após ter sido controlado por um grupo americano até 1969 que acumulou prejuízos de três anos, cf. "As Primeiras Vitórias", in Revista Exame, nº 59, julho de 1972, pp. 54-60.

do o seu capital, com o nome de Comabra.

O grupo Swift-Armour, que até 1972 pertencia a Deltec International Ltd., foi absorvido pelo grupo Azevedo Antunes (CAEMI) e grupo Brascan (que possui interesses voltados para o setor alimentar) (1).

Estas mudanças de proprietário das grandes firmas frigoríficas estrangeiras, neste período, apresentam-se ora ligadas à instabilidade financeira destas firmas. Isso favoreceu a aquisição dos estabelecimentos por nacionais, permitindo uma certa estabilidade de funcionamento e denota um dinamismo do empresariado nacional, então com forte poder de absorção financeira (grupos Bordon e Azevedo Antunes, por ex.).

Em Buenos Aires, o mesmo fato também se verificou com relação a Cia. Wilson embora tenha permanecido fechada por um ano, quando foi adquirida pelo grupo argentino.

A mudança total dos proprietários também se verificou nos estabelecimentos localizados na periferia da Metrôpole paulista (frigoríficos de Cotia e Targimar, em Salesópolis, por ex.). O frigorífico de Cotia por exemplo, passou das mãos dos irmãos Menegon para as mãos de O. Miranda Brito, em 1963.

(1) Até dezembro de 1972 o controle acionário da Swift-Armour era exercido na proporção de 92,5% pela Deltec International Ltd. O grupo Azevedo Antunes domina 55% das ações e o grupo Brascan em 45% das ações, cf. "Relatório da Swift-Armour", in Diário de S. Paulo, 15/julho/1973, p.13. O grupo Brascan, após ter absorvido o ativo da Cia Mineira de Cervejas transformando-a em Ouro Branco Cervejas e Refrigerantes Ltda, ampliou sua participação no setor, associando-se à Cervejaria Skol-Caracú. A Brascan tem participação acionária da John Labatt Ltd. a maior cervejaria do Canadá, cf. "Bebidas", in "Imagens do Brasil e América do Sul", Revista Banas, 1973, p.138.

O que caracteriza as empresas frigoríficas que atuam na Grande S.Paulo e arredores é a ausência de proprietário único ou familiar. No início da segunda fase (a partir de 1955-57) a atividade frigorífica era constituída por empresas modestas que aos poucos foram se tornando complexas.

A entrada de acionistas está ligada em parte, à formação de uma equipe técnica financeira (gerentes e técnicos em exportação) que garantirá o sucesso da empresa (como por ex. Comabra, Bordon e Zancopé). Em 1976, J.A. Senosain (diretor presidente) que detém o maior número de ações da Comabra, encarregado do setor de comercialização dos produtos para exportação convidou pessoalmente para fazer parte da equipe R.Beadle (gerente geral industrial) (1).

A entrada de acionistas também pode estar ligada à instabilidade financeira da empresa, aliada ao momento em que a mesma é obrigada a realizar reformas ou construção de um novo estabelecimento por imposição da inspeção Federal (GEI-POA).

Neste caso, as ações são distribuídas equitativamente entre os antigos proprietários e os proprietários recentes, que, na sua maioria, são grandes fazendeiros investidores que têm no seu frigorífico o mercado garantido para os

(1) R.Beadle está ligado à atividade frigorífica da Argentina, desde 1932. Transferiu-se para São Paulo, em 1976. Cf. "Com Abraço", ano IV, nº 30, jan-fev., 1976.

bovinos gordos (Jandira, Itapevi e Macuco entre outros). O frigorífico Piracicaba por exemplo, que abriu uma nova unidade em Vinhedo por causa das exigências da inspeção Federal, admitiu a entrada de dois novos sócios com a distribuição equitativa das ações.

Classificação e estrutura funcional dos estabelecimentos

O problema principal que nos defrontamos aqui foi a escolha do melhor critério para avaliarmos a atividade industrial frigorífica, tanto na sua extensão como na sua intensidade.

Na tentativa de chegar à uma classificação, baseamo-nos em S.Selingard Sampaio (1975) (1). Embora a autora do trabalho mencionado saliente a importância geográfica do critério com base no número de operários, julgamos mais abrangente chegar à uma classificação pelo volume de abates.(2)

A escolha do critério do volume da matéria-prima não apresenta as desvantagens apontadas pela autora que são as diferenças de qualidade de matéria-prima po

-
- (1) Cf. S.S.Sampaio, "Considerações em Torno da Geografia Industrial: teoria, métodos e uma nova técnica de mensuração da atividade industrial, in Revista Brasileira de Geografia, nº 1, ano 37, 1975, pp.95-122.
 - (2) Cf. Armen Mamigonian e Outros, "Frigoríficos de Bovinos no Oeste de São Paulo, Sul de Mato Grosso e Norte do Paraná, inédito.

is no caso aqui estudado há apenas oscilação de peso para o conjunto regional num mesmo produto (de 230 a 235 kg. limpo de carcaça) e não existe a diversidade dos exemplos estudados naquele trabalho.

Usando portanto o critério do volume ' de matéria-prima conseguimos classificar os frigoríficos em quatro escalões, assim descriminados: 1) de 25 à 50.000 cab./ mensais; 2) de 10 a 25.000; 3) de 5 a 10.000; 4) de 1.000 a 5.000.

Uma vez feita essa classificação foi-nos possível verificar que os frigoríficos do 1º escalão ' possuem mais de uma unidade, o que não acontece nos demais.

O que vai caracterizar portanto os frigoríficos do 1º escalão é o seu forte poder de absorção técnica horizontal, quando adquire vários frigoríficos (concentração horizontal) nas diferentes regiões do Brasil Central pecuário.

São quatro os grandes frigoríficos que se destacam nestas duas áreas acima citadas: Bordon, Azevedo Antunes, Zancopé e Anglo.

Os três primeiros grupos estão presentes na região por nós estudada. O grupo Bordon, por exemplo, possui na Capital paulista a sua unidade com a finalidade ' de industrialização (enlatados) e entreposto com câmaras ' frigoríficas, adquirido em 1964 da Cia.Armour. Os estabelecimentos de abate do grupo Bordon estão localizados nas áreas de engorda do Oeste de S.Paulo, Sul de M.Grosso, Sulgoia

FRIGORÍFICOS DA GRANDE SÃO PAULO E SUAS RESPECTIVAS FILIAIS

1.976

ano e Nordeste de M.Gerais, onde a empresa iniciou e desenvolveu suas atividades. Em 1960 o grupo Bordon adquiriu dois frigoríficos: um em S.José do Rio Preto e outro em Pres. Prudente, para abater respectivamente 80 cab./dia e 100 cab. por dia, inicialmente.

A medida que os abates ultrapassam os seus limites ótimos (de 400 a 500 cab./dia) passam a adquirir novos estabelecimentos em outras áreas de engorda, com capacidade de abate médio de 400 a 500 cab./dia.

Em 1963 o grupo Bordon comprou mais uma unidade de abate em Campo Grande; em 1968 adquiriu mais um estabelecimento em Anópolis e, em 1971, mais um outro frigorífico em Teófilo Otoni. Em 1973, comprou mais dois estabelecimentos no RS (Bagé e Antonio Prado) visando as quotas de exportação (1). (Fig.25)

A presença destas unidades de abate espalhadas pelas áreas de engorda do Brasil Central Pecuário se explica por duas razões, uma dependente da outra: 1) períodos de seca e de chuva se intercalam nos Estados dessa unidade pecuária; 2) conseqüentemente as quotas de entressafra podem ser jogadas pelo grupo para qualquer um dos frigoríficos.

(1) Em 1973, a quota de exportação fixada para o Brasil Central era de 1 ton. estocada para 1 ton. exportada, enquanto que para o Rio Grande do Sul era de 1 ton. estocada para 2 ton. exportadas.

No segundo escalão só existe um frigorífico representante desta categoria na região por nós estudada, que é a Comabra (ex-Wilson).

Os demais escalões se caracterizam, como também os aliás, por possuírem um único estabelecimento, exceção feita para o Piracicaba-Vinhedo. No 3º escalão estão: Jandira, Eder, Cotia, Itapeví, Piracicaba-Vinhedo e num 4º escalão vamos encontrar: Macuco (Valinhos) e Sta. Mônica (Cotia).

Ao mesmo tempo em que se verificou o fenômeno da concentração horizontal nos estabelecimentos frigoríficos desenvolveu-se também a integração vertical e nesse sentido há conotação. A maior parte dos grupos que interessam à organização do espaço geográfico apresenta uma integração vertical descendente, pois possuindo inicialmente apenas a unidade de abate, trataram de engordar seu próprio gado (matéria-prima). A integração vertical: fazendas para engorda de bovinos-frigoríficos apresenta vantagens, quais sejam: 1a.) de garantia de suprimento de matéria-prima e 2a.) interferência nos preços do bovino gordo. É o caso dos grupos Bordon, Azevedo Antunes, Zancopé, Piracicaba-Vinhedo, Itapeví, Jandira, Cotia e outros. A única exceção é constituída pelo Sta.Mônica e Comabra (1).

(1) Após o grupo Senosain assumir o controle acionário dos dois frigoríficos: Osasco(para abate de bovinos) e Ponta Grossa(para abate de suínos) em 1970 foi obrigado a vender as fazendas de Barretos(9.680 ha. e 10.890 ha.) e a de Rancharia(16.940 ha.) que engordavam 25.000 cab./ano, por volta de 1955-1957 e em 1969 estava engordando apenas 10.000 cab./ano, num total de 31.460 ha.,cf. entrevista com L. Azevedo,março de 1970.

O grupo Azevedo Antunes, proprietário da Swift-Armour realizou uma forte integração vertical descendente, adquirindo fazendas para engorda de bovinos em Anhumas, Martinópolis e Rancharia (Alta Sorocabana), perfazendo um total de 60.000 ha. pertencendo 50% destas terras ao grupo King Ranch, adquiridas em épocas diferentes (1947, 1952 e 1954). Em 1968-69 o grupo Swift-Armour adquiriu 30.000 ha., abrangendo os municípios de Olímpia, Altair e Guaraci (SP) e, em 1967-68, o grupo Swift-Armour adquiriu 21.000 ha., em Canápolis (MG), não estando estas duas últimas propriedades rurais em sociedade com a King Ranch.

Em 1954, em Paragominas (Pará) a King Ranch e a Swift-Armour iniciaram a implantação do maior projeto agropecuário da Amazonia Legal, aproveitando-se de incentivos fiscais da SUDAM, numa gleba de quase 68.000 ha., em que cada uma participa da metade das ações.

É necessário salientar que outros grupos, além da Swift-Armour, estão abrindo fazendas para a criação e engorda de bovinos na Amazônia(1).

O grupo Bordon continua usando vagões isotérmicos para o transporte de carnes congeladas procedentes de sua unidade de Campo Grande. Dispõe para isso de 72

(1) O grupo Bordon está formando pastos para 55.000 cab. em 24.000 ha. próximo à Ilha do Bananal (Mato Grosso), cf. "Suiá-Missú, Um Projeto Contra a Fome", in Revista Negócios em Exame, nº 73, set. 1973, pp. 28-38. O grupo O.M. Brito está implantando uma fazenda no município de Mato Grosso (MT) destinada à criação de bovinos cf. F. Vieira de Campos, "Retrato de Mato Grosso", 1969, p. 59. O grupo Zancopé de Jundiá está implantando em Cristalândia (GO) uma grande propriedade rural de 29.040 ha. com pastagens em formação, cf. A. Iene Zancopé em 23/3/1973, em Londrina.

vagões isotérmicos, entre próprios, de aluguel ou arrendados, pertencentes a FEPASA que, pela CPEF vai colocar no porto de Santos os enlatados destinados ao exterior (1).

Por outro lado, os abates são realizados em vários abatedouros nas áreas de engorda. Após o congelamento da carne em câmaras frigoríficas são remetidas em 100 carretas isotérmicas que tomam o destino da matriz de São Paulo.

Ainda paralelamente à forte integração vertical descendente e horizontal do grupo Bordon, foi montada uma grande oficina destinada aos reparos, lavagem e lubrificação da frota rodoviária. Já os grupos Zancopé e Swift-Armour apresentam basicamente o fenômeno da concentração vertical descendente, mas não abrangem os mesmos níveis a que chegou o grupo Bordon, que apresenta, por outro lado, as desvantagens do grande desgaste do material rolante e grandes investimentos nos veículos de circulação.

(1) A Comabra possui 48 vagões isotérmicos, dos quais oito são próprios. Os 40 vagões foram cedidos pela FEPASA. A capacidade de cada vagão isotérmico é de 50 ton. e a Cia utiliza este meio de transporte para as remessas de carnes de suínos congeladas de Ponta Grossa para a unidade de Osasco e dali para Santos. O uso do transporte ferroviário para a Cia. representa 50% das suas necessidades, enquanto que o transporte das carcaças adquiridas dos outros frigoríficos é feito pela Trans freezer, principalmente. Cf. "Com Abraço", abril de 1974.

Nos grupos de 3º e 4º escalões é normal possuírem frotas de caminhões-frigoríficos para o transporte dos produtos (por ex. Cotia, Itapevi, Macuco e outros). No entanto, o contrário também ocorre, quando se trata do transporte de bovinos gordos para estes frigoríficos (1). A única exceção, é feita pelo frigorífico Macuco (Valinhos) que possui uma frota de 8 caminhões boiadeiros próprios.

Por esta razão os estabelecimentos da Metrópole paulistana e arredores recorrem a empresas exclusivamente dedicadas aos transportes de gado por caminhões, tendo estas (em sua quase totalidade) as sedes nas mais importantes cidades do Oeste de S.Paulo, Sul de M.Grosso, Norte do Paraná, Triângulo mineiro e Sul de Goiás.

A explicação para a ausência de alguns destes fatos reside na dispersão de esforços para manter tal tipo de atividade correlata à atividade específica, que é a comercialização de produtos e sub-produtos ligados à carne bovina e suína.

(1) É por exemplo, o caso do Cotia que faz vir 90% dos bovinos gordos pela Frota C, com sede em Araçatuba e Barretos, enquanto que o estabelecimento de Piracicaba é suprido 100% por bovinos gordos procedentes das áreas de engorda, via rodovia, pelo Expresso Boiadeiro Transboi.

Agindo desta forma, as empresas podem ' contar com recursos para dar desenvolvimento maior à comercialização dos produtos, tanto no mercado interno como no externo.

A partir de 1971, a indústria frigorífica nacional começa a viver sua melhor fase, tanto no mercado externo como no mercado interno.

Entretanto, tal fase propícia para esta atividade industrial vai encontrar a maior parte destes estabelecimentos com equipamentos obsoletos.

Os fatores de produção - a infraestrutura básica:

a) Os equipamentos

A qualidade e o rendimento dos produtos produzidos por estes frigoríficos dependem basicamente dos equipamentos.

O que mais chama atenção nos estabelecimentos frigoríficos localizados na Grande S.Paulo e arredores nos últimos seis anos são as reformas das instalações. Estas reformas visam o aproveitamento integral dos animais abatidos o que se tornou possível pela atualização nos processos de fabricação para os grandes frigoríficos que realizam a exportação (Comabra, Swift - Armour e Bordon) pertencentes ao 1º e 2º escalões. As reformas também podem visar construção de um novo estabelecimento ao lado do antigo edifício com aparelhagem adaptada, para sanar a falta de higiene e técnica, como é o caso do Macuco, Guapeva, Vinhedo ou a reforma do es

tabelecimento sobre o antigo prédio, ampliando sua área construída. Em tais casos engloba os estabelecimentos pertencentes ao 3º e 4º escalões.

Os empresários desses frigoríficos previram a federalização da inspeção Federal sanitária contida na lei 5.760, de 3-12-1.971 sobre os produtos de origem animal, a liberação do volume de exportação e os incentivos fiscais à exportação.

Este fato por nós analisado na área em estudo não é particularidade da mesma, mas da maior parte do conjunto regional do Brasil Central pecuário. É a partir de 1.971 que a indústria frigorífica nacional tem maior incremento, quando passa a receber incentivos fiscais à exportação tendo flexibilidade de câmbio (reajustes periódicos das trocas cambiais) e o financiamento para o reaparelhamento das indústrias (1).

Os financiamentos para estas reformas tiveram duas origens distintas. 1º) os financiamentos bancários, aos quais só tiveram acesso as grandes empresas frigoríficas: Bordon, Swift-Armour, Comabra e Zancopé.

2º) auto-financiamento, que é comum na maioria das pequenas empresas: Macuco, Sta. Mônica, Vinhedo, Itapevi, Cotia, Jandira e Eder.

Tanto a reforma das instalações como os equipamentos estão intimamente relacionados à conquista de tais objetivos, acima propostos.

(1) Cf. "Bons Tempos Para os Frigoríficos, As Primeiras Vitórias", in Revista em Exame, nº 59, julho de 1972, pp. 54-60.

Os grandes frigoríficos estrangeiros, os primeiros a se instalarem na Capital paulistana (Cia. Wilson e Armour) caracterizaram-se por terem trazido os aparelhos e maquinárias do exterior.

Lembramos que para isso contribuíram os decretos governamentais, concedendo isenção de impostos alfandegários para os maquinários destinados à instalação dos frigoríficos. (ver 1º capítulo).

A contribuição da maquinária de fabricação brasileira para os equipamentos das indústrias frigoríficas é cada vez mais importante, destacando-se as seguintes : Atlas(RS), Woith(RS), Tecmafrig(SP), Hermann(RS e SP), A. Teixeira(SP), Sabroï(SP), Vogg(RS), Arnoestratman(RS), FNC(Fábrica Nacional de Compressores) S.P.

Entretanto esse desenvolvimento das indústrias de equipamentos para os frigoríficos está sendo feito apenas na secção de matanças e de compressores, enquanto que na secção de frios, conserva e salsicharia a indústria brasileira está pelo menos vinte anos atrasada(1). Tal atraso é explicado na maior ênfase dada pelos empresários de frigoríficos brasileiros à produção de carnes "in natura" congeladas e resfriadas(realizando apenas o abate e refrigeração) em relação aos enlatados(industrialização) que são encontrados num reduzido número de estabelecimentos. Daí estes empresários terem que procurar estes equipamentos na Europa(Ale-

(1) Cf. O.M. Cunningham, gerente da Cia Anglo de Barretos, 30 set./1973.

manha, Dinamarca, Inglaterra, etc.), EUA e Argentina, como é o caso da Swift-Armour, Comabra, Bordon e Eder havendo então um domínio ou igual distribuição dos equipamentos nacionais e estrangeiros. Por exemplo, o estabelecimento da Swift-Armour de Utinga possui 50% dos seus equipamentos, de origem estrangeira.

Nos frigoríficos pertencentes ao 3º e 4º escalões onde se realiza basicamente o abate, a refrigeração e o aproveitamento dos sub-produtos, há o domínio quase que total dos equipamentos de origem nacional (95%). É o caso do Cotia, Jandira, Itapevi, Macuco e outros.

O grupo Bordon investiu no reaparelhamento de suas fábricas US\$ 1.000.000 e o grupo Swift-Armour Cr\$ 200.000.000,00 (1). A Comabra para funcionar foi obrigada a enviar toda sua velha maquinária para sucata e aplicar 3.500.000 dólares em equipamentos e instalações (2). Esse dinheiro foi conseguido por financiamentos bancários e recursos próprios (3)

(1) Cf. "Bons Tempos para os Frigoríficos, As Primeiras Vitórias", in Revista Exame, nº 59, julho de 1972, pp. 54-60.

(2) Idem, pp. 54- 60.

(3) Em 1973, a Comabra de Osasco recebeu Cr\$ 6.000.000,00 de financiamentos por meio do BADESP para a ampliação em Osasco, visando o aumento da capacidade de estocagem e túneis de congelamento rápido, para atender na entressafra, cf. "Com Abraço", agosto de 1973, ano I, nº 8. A Comabra em 1973 e 1974 conseguiu dois financiamentos do BADEP, sendo um deles de Cr\$ 7.000.000,00, para o projeto de expansão do frigorífico de suínos de Ponta Grossa. Tal verba foi empregada no aumento da capacidade de abate e industrialização de suínos, formando o ciclo completo de trabalho na fábrica (abate-industrialização), eliminando assim o frete desnecessário de sub-produtos, para a unidade de Osasco. Cf. "Com Abraço", março de 1973, ano I, nº 3.

Por seu lado, o FINAME financiou uma parte da construção e o equipamento da nova unidade do grupo Zancope, em Jundiaí.

Tal foi a ordem de investimentos em reformas, construção de novos estabelecimentos, modernização e reaparelhamento das antigas unidades produtoras que, em 1.975, O.M.Brito, presidente do Sindicato da Indústria do Frio do Estado dizia que nos últimos quatro anos tinha sido criada uma nova indústria frigorífica em S.Paulo, sendo este o setor industrial que mais sofreu transformação nesse período(1).

Ao lado da substituição dos equipamentos obsoletos por equipamentos modernos, a falta de fornecimento de energia elétrica aos estabelecimentos localizados na periferia da Metrópole paulista é um contraste frequente. O frigorífico Cotia, por exemplo, sofre cortes frequentes da corrente elétrica, parализando o funcionamento.

b) A mão - de - obra:

Um outro setor que contrasta com a modernização dos equipamentos e o fornecimento de energia elétrica é a utilização de uma mão de obra numerosa(2).

Nesse particular a atividade frigorífica

-
- (1) O.M.Brito, "A Situação da Indústria do Frio", conferência em edição mimeografada, agosto de 1975, proferida no Sindicato das Indústrias do Frio do Estado de São Paulo.
 - (2) Para a análise do comportamento da mão-de-obra dos frigoríficos Jandira e Bordon consultou-se o cadastro completo dos operários do estabelecimento de Jandira(396 op.), enquanto que dos 2800 operários do estabelecimento do Bordon, fizemos uma amostragem de 17%(500 op.).

se caracteriza por apresentar ao mesmo tempo o contraste entre o semi artesanal e o moderno. Num mesmo estabelecimento coexistem maquinários modernos (como por exemplo o transporte de carcaças em suspensão por trilhos aéreos) com o emprego - de grande número de operários (açougueiros para limpar as carcaças).

Para o estudo da mão-de-obra, escolhemos dois estabelecimentos: o frigorífico Bordon por ter sido envolvido pela aglomeração urbana, ocupando quase 3.000 funcionários e a unidade de Jandira por estar localizada na periferia da Metrópole paulista, onde operam de 400 a 500 empregados.

O que caracteriza estes dois estabelecimentos é a importante participação da mão-de-obra de origem - nordestina, onde se destacam os Estados de Minas Gerais (1), Pernambuco e Bahia. No frigorífico Bordon os operários nordestinos constituem a maioria (de 70% a 80%), enquanto que no Jandira eles representam uma parcela menor (40%) do conjunto dos operários.

Reside neste fato um aspecto importante a ser considerado para que se compreenda a participação do fator mão-de-obra na atividade frigorífica.

Como consequência desta dominância de origem nordestina, há uma substituição constante da mão-de-obra. No Bordon, por exemplo, é normal a contratação de 30 a 50 novos operários diários. Isto se explica por ser este tipo de indústria muito pouco exigente quanto à qualificação desta mão-de-obra. Se uma indústria ao lado do estabelecimento frigorífico oferecer ao operário um salário pouco maior que aquele

(1) Entre os operários os originários de M. Gerais são considerados também nordestinos.

FIG. 26

Fonte: Cadastro dos Operários do Frig. Jandira, 1.976

que recebe no frigorífico, o operário troca de emprego.

Este fato está criando problema sério para a atividade industrial, que levou os seus empresários a exigirem dos novos operários, no mínimo, um ano de permanência na profissão anterior.

Ao lado desta incessante substituição da mão-de-obra operária um outro fator vem se ajuntar, agravando ainda mais o problema. Na entressafra (de junho a dezembro), como ocorre anualmente, há a diminuição da oferta de bovinos gordos destinados ao abate, nas áreas de invernadas. Este fato leva à redução do número de operários. No frigorífico Jandira esta diminuição dos operários atinge 20% de um total de 500 empregados no período da safra, enquanto no Bordon esta redução chega a 30% do total.

Este aspecto explica nesta época do ano o quase desaparecimento da faixa de menos de um ano de serviço. No Jandira esta faixa representa 39,52% do conjunto total de operários. (Fig.26)

Como consequência deste fato, a indústria frigorífica por sua própria natureza não requer mão-de-obra exigente. Ela depende das habilidades do operário que passa por fases de experiência, adquirindo prática em poucos meses, passando a receber o salário normalmente pago pelo frigorífico.

Outro aspecto que constitui um problema sério para o empresariado dos frigoríficos são os atrasos frequentes nos trens utilizados pelos operários. Como existe

PIRÂMIDE DE IDADES DOS OPERÁRIOS
DO FRIGORÍFICO JANDIRA
1.975

Fig. 28

PIRÂMIDE DE IDADES DOS OPERÁRIOS
DO FRIGORÍFICO BORDON
1.976

uma dependência muito grande entre este meio de transporte e o funcionamento dos frigoríficos verifica-se uma tendência em termos de preferência para a fixação de um raio de procedência de operários para os frigoríficos Jandira e Bordon. Por exemplo, o Jandira dá preferência aos operários que residem nos arredores desta mesma cidade e até Carapicuíba e Barueri, no máximo.

Dois outros aspectos a considerar são as diferenças de composição etária e de sexo dos operários o que assume certa importância dentro da Indústria frigorífica.

No Jandira, pode-se observar uma incidência maior da mão-de-obra masculina (347 homens) que representa 87,63% dos operários e apenas 49 mulheres (12,37%); este estabelecimento trabalha basicamente com a desossa de bovinos e esta é considerada um serviço pesado. (Fig.27)

Já a composição da mão-de-obra do frigorífico Bordon apresenta equilíbrio por sexo. Este equilíbrio existe na industrialização dos enlatados (251 homens e 249 mulheres, respectivamente 50,20% e 49,80%), onde as mulheres parecem possuir maior habilidade. A faixa etária masculina dominante é a dos 14 aos 23 anos (24,40%), enquanto que para as mulheres a faixa etária dominante é a dos 24 aos 33 anos (24,00%), percentuais estes relativos ao total de operários. (Fig.28). Já no caso do frigorífico Jandira, a faixa etária dominante é dos 14 aos 23 anos, o que representa 26,76% do total de operários.

A pirâmide de idade por faixas etárias anuais do Bordon revela a presença de grande número de operá-

FIG. (29)

COMPOSIÇÃO POR SEXO NOS DIFERENTES SETORES DO FRIGORÍFICO - BORDON
1º SEMESTRE DE 1976

Fonte: Cadastro dos Operários do Frig. Bordon, 1º sem., 1976

rios após os 19-20 anos (1). Na entresafra, quando diminui o volume de abates, esta faixa etária praticamente desaparece da pirâmide e volta novamente a ser recrutada no início do período da safra.

No entanto, no caso do Bordon é interessante aprofundarmos a análise da composição etária por sexo. Assim temos nos setores da industrialização dos enlatados (picção, conserva e rotulação) a incidência da presença da mão-de-obra feminina. (Fig.29 e Tab.11).

c) A. Matéria-Prima:

Em 1972, os frigoríficos do Estado de São Paulo abateram 1.328.118 cab., das quais 43,52% (578.033 cab.) o foram nos estabelecimentos localizados na Grande São Paulo e arredores, sob a inspeção Federal (2).

Das cinco áreas fornecedoras de gado gordo para os seis frigoríficos da inspeção Federal da Grande São Paulo e arredores destacaram-se as invernadas do Est. de S. Paulo, que enviaram para a área em estudo, 55,42% (320.396) do total geral (3).

-
- (1) A explicação dada no Bordon para essa predominância de idade nos pareceu muito fraca: segundo eles isso se deve a antiguidade do mesmo, o que os levou a dar preferência para uma idade de maior atividade profissional.
 - (2) Os outros estabelecimentos frigoríficos por nós visitados: Santa Mônica (Cotia), Macuco (Valinhos) e Bom Beef (Vinhedo) não aparecem na tabela por estarem estas indústrias em 1972 ainda sob a inspeção Estadual, que não consigna os mesmos dados na inspeção Federal.
 - (3) Percentagem quase igual, ou seja, 59,29% (444.745 cab.) do abate total dos estabelecimentos do Oeste de São Paulo, também são aí engordadas, globalizando um total de 765.141 cab. invernadas e abatidas no Estado de S. Paulo.

PARTICIPAÇÃO DOS ESTADOS NOS ABATES DA GRANDE S. PAULO E ARREDORES

No suprimento dos frigoríficos da Grande São Paulo e arredores os restantes 44,58% provêm dos Estados de M.Grosso, M.Gerais, Goiás e Paraná(1).

Nota-se, tanto no Estado de Goiás, como nos de M.Gerais e Paraná a fraca influência exercida pelos frigoríficos da Grande São Paulo e arredores.

O Estado de São Paulo se destaca como o maior fornecedor de gado gordo em mais de 50% dos fornecimentos de grande parte dos estabelecimentos (Fig.30) e (Tab.12).

-
- (1) Cabe destaque para o Estado de M.Grosso que fornece 24,34% (140.746) do que consomem os frigoríficos paulistanos, enquanto que os estabelecimentos do Oeste de S. Paulo se abasteceram no referido Estado em 18,84%(141.372) do seu total consumido. Este Estado forneceu 282.118 cab. para o abate no Estado de São Paulo. O Estado de Goiás representou para o abate da Grande São Paulo e arredores 10,69% (61.820) dos seus suprimentos, enquanto que para os frigoríficos do Oeste de São Paulo, este Estado representou 11,82%.

A dificuldade para conseguirmos os dados estatísticos detalhados foi corrigida, em parte, nas entrevistas diretas junto aos estabelecimentos Santa Mônica, Valinhos e Vinhedo. O frigorífico Santa Mônica(Cotia), por exemplo, se abastece em 100% das suas necessidades de gado gordo nas invernadas paulistas, enquanto que o Bom Beef de Vinhedo se abastece em 65% dos bovinos no Sul de Mato Grosso(Dourados e Naviraí). O estabelecimento de Valinhos concentra o seu abastecimento de matéria-prima em dois Estados: Goiás(45%) e Mato Grosso(30%).

Em 1972, para um total de 314.432 cab. abatidas nos estabelecimentos da Grande São Paulo e arredores, procedentes das invernadas do Oeste de São Paulo, 132.239 (42,05%) eram procedentes da Noroeste (1). (Fig.31) e (Tab.13).

Os frigoríficos também se abasteceram na Alta Sorocabana em 26,24% (82.510) do total fornecido pelo Oeste de S.Paulo (2).

A região da Alta Araraquarense-Barretos representou 20,71% em 1972 (65.139) do total de bovinos abatidos pelos estabelecimentos frigoríficos da Capital de S.Paulo e arredores, procedentes do Oeste paulista.(3).

A região da Alta Paulista contribuiu com apenas 8,10% (25.471) dos bovinos gordos destinados aos estabelecimentos da área de estudo.(4).

-
- (1) Na Noroeste as sub regiões de Pereira Barreto e Araçatuba contribuíram com 93,16%(123.195 cab.).
 - (2) A Alta Sorocabana se destaca na atividade de engorda por tres importantes sub regiões a saber: Pontal do Paranapanema, que representou 32,06% do total regional; a sub região de Presidente Venceslau que representou 36,06% do total regional e a sub região de Martinópolis-Assis que invernou 18,62% do total regional(82.510 cab.).
 - (3) Na região da Alta Araraquarense-Barretos cabem destaque às sub regiões de Paulo de Faria, Olímpia e Barretos, representando respectivamente 30,27%; 31,79% e 16,04% do total regional(65.139):
 - (4) Na Alta Paulista, cabe destaque a sub região de Dracena que forneceu 52,24%(13.308 cab.).

Em M.Grosso a região do extremo Sul(Dourados) representou 60,61% (85.281) dos bovinos gordos destinados aos frigoríficos da Metrópole paulista e arredores.(1).

No Paraná, o Norte Novíssimo se destaca com 38,55% (9.383) dentre as três regiões do Norte que enviam gado bovino gordo para a região da Grande S.Paulo e arredores.

No Estado de Goiás, a região do Sudeste (S.Simão, Catalão, Itumbiara e Buriti Alegre) e a região de Crixás-Cristalândia enviaram respectivamente para a área em enfoque 64,61% (37.346) e 24,95% (14.424) de um total Estadual de 57.800 bovinos gordos.

A região do Triângulo mineiro (Iturama, Araguari, Uberaba e Uberlândia) engordou 62,92% (18.687) dos 29.684 bovinos enviados para os frigoríficos da Grande São Paulo e arredores, procedentes de M.Gerais.

Como se pode notar, em algumas regiões, há uma certa dominância no fornecimento de gado gordo, por parte de alguns frigoríficos da Grande S.Paulo e arredores.

A maior parte destes frigoríficos definiu uma área de influência que se desenvolve dentro de um grande círculo de forma irregular, abrangendo todo o Sul de M.Grosso, Sul de Goiás, Triângulo mineiro, Norte paranaense

(1) Participaram outras regiões de Mato Grosso: Tres Lagoas (9,92%), Pantanal(10,15%) e Cuiabá(7,36%).

e Oeste de S.Paulo (Fig.31).

A maior influência dos frigoríficos da Grande S.Paulo e arredores em algumas regiões de engorda está em grande parte ligada a enormes fazendas para engorda de bovinos próprias e arrendadas pertencentes aos proprietários e acionistas destes estabelecimentos (Bordon, Cotia, Itapeví, Jandira e Guapeva, por exemplo).(1).

É o caso do frigorífico Piracicaba que contou com gado bovino próprio na proporção de 80% dos seus abates, procedentes de suas próprias áreas de invernadas, localizadas no Sul de M.Grosso (Dourados, Ivinhema e Naviraí) e Noroeste, onde estavam engordando 40.000 cab./ano, em 1973.

As propriedades rurais de engorda do frigorífico Swift-Armour forneceram 15% (17.000 cab.) de um total de abates de 117.524 cab. em 1972.

Atualmente, 70% deste rebanho bovino para corte procedente do Brasil Central pecuário que se dirige aos frigoríficos paulistas é formado pela raça zebú (raças nelore, gir, guzerá e indubrasil) ou apresenta em maior ou menor grau, sangue de uma das raças originárias da Índia (2).. Isto se deve a sua rusticidade ou seja a capacidade de resistência ao calor e às enfermidades tropicais.

(1) Com exceção dos frigoríficos Eder S.A e Comabra.

(2) Cf. A.A.Santiago, "As Raças Zebuínas", in A Pecuária de Corte no Brasil Central, 1970, p.180.

Como consequência disto, o peso médio dos bovinos abatidos durante o período de safra atingiu 248 kg. enquanto que na entresafra, 220kg., dando uma média de 230 a 234 kg. para o ano de 1975.

Estes índices se equiparam com os índices obtidos nos frigoríficos do Estado de São Paulo que oscilaram entre 232 e 235 Kg. (1). Tais índices foram obtidos não só em função da raça zebuína, mas também em função da distância das áreas de engorda e do transporte rodoviário.

Com o aumento da distância, o funcionamento dos frigoríficos localizados na Grande S.Paulo e arredores está na dependência do transporte rodoviário de bovinos engordados num raio médio de 400 a 500 Km - daí a concentração da sua demanda nas áreas de engorda do Oeste de S.Paulo. (Fig.31) (2).

A existência de um grande rebanho bovino para corte à uma distância relativa da Capital paulista fez com que praticamente cessasse a instalação de novos frigoríficos na Grande S.Paulo e arredores.

Novos projetos em andamento:

Dos 12 frigoríficos que atualmente operam na Metrópole paulista e arredores, apenas o Piracicaba

(1) Cf. A.A.Santiago, "As Raças Zebuínas"; in A Pecuária de Corte no Brasil Central, 1970, p.90.

(2) Idem, p.90.

construiu uma nova unidade que se encontra em funcionamento, desde setembro de 1975, em Vinhedo. O frigorífico de Piracicaba escolheu ali o local para a construção de sua nova unidade, devido à necessidade de maior proximidade do mercado consumidor paulistano. O estabelecimento possui capacidade para o abate de 500 cab./dia.

A expansão das áreas de engorda para além dos 400-500 Km (raio médio de abastecimento dos frigoríficos da Metrópole paulista e arredores) e o encarecimento dos preços dos fretes dos bovinos explicam a diminuição gradativa de novos estabelecimentos em construção nos arredores da Grande São Paulo.

O que ocorreu na realidade, na região em destaque, foi um aumento da capacidade de abate das antigas unidades de abate do Guapeva e Macuco, que construíram as novas unidades de produção no mesmo terreno, tendo facilitado para isso a área dos terrenos industriais, onde estão instalados. (1).

A tendência atual da Grande S.Paulo e arredores, quanto à localização frigorífica de novas unidades de abate, é de retração em relação ao passado.

Cada vez mais, os frigoríficos se distanciam da Grande S.Paulo em busca das invernadas.

(1) O novo estabelecimento do grupo Guapeva foi construído com capacidade para 1.000 bovinos/dia, enquanto que a unidade antiga era de 650 cab./dia. A nova unidade do Macuco foi instalada para a capacidade de abate de 6.600 cab./mês, enquanto que o abate atual é de 900 a 1.200 cab./mês.

IV - OS MERCADOS CONSUMIDORES

O mercado paulistano e o seu abastecimento:

- de 1.659 a 1.913
- de 1.913 até hoje

Os mercados periféricos

O mercado do Rio de Janeiro e o seu abastecimento

O Mercado externo

A evolução do mercado e a produção

OS MERCADOS CONSUMIDORES:

O Estado de São Paulo abastece em grande parte o mercado interno e secundariamente o mercado externo. Em 1.972, produziu 430.593.666 kg. de carnes congeladas e resfriadas, enlatadas e frescas das quais 84,3% foram destinadas ao consumo interno e os restantes 15,7% foram remetidos para o exterior, conforme se pode observar na tabela 14 abaixo, em kgs. Segundo DIPOA, SP, 1.972.

Total Estadual	Mercado Interno	Mercado Externo
430.593.666	362.993.518	67.600.148
100,00%	84,30%	15,70%

Nesta mesma época os estabelecimentos - frigoríficos de S. Paulo, arredores (incluindo elaboradores), entravam com 50,54% do total estadual para o mercado interno. (tab. 15).

Fato importante a ser ressaltado é que o mercado externo é liderado pelos estabelecimentos da Grande S. Paulo (69,99%) em relação ao conjunto estadual.

Até 1.966, as áreas de engorda, com exceção do tradicional frigorífico Anglo (Barretos), não faziam remessas de carne para o exterior. A partir de 1.966, principiaram as exportações de carne os demais estabelecimentos do Oeste paulista: T. Maia em Araçatuba, Mouran em Andradina e Bordon em Presidente Prudente. Desde 1.973 iniciaram-se as exportações do Norte do Paraná com os frigoríficos Baggio de Paranávaí e Zancopé de Londrina e, em C. Grande, o Bordon. O con

TABELA 16

COMPOSIÇÃO DE MERCADO DOS FRIGORÍFICOS DA
GRANDE S.PAULO E ARREDORES

S.PAULO	CIDADES VIZINHAS	GUANABARA	OUTRAS CIDADES	EXPORTAÇÃO
2,71%	15,78%	9,19%	8,32%	24,00%

Fonte: DIPOA - SP, 1972

junto regional dos estabelecimentos frigoríficos da Metrôpole paulistana e arredores possui a seguinte composição de mercado , conforme tabela 16 abaixo.

Para se entender a situação atual e estabelecer comparações é necessário que se faça um retrocesso no tempo, explicando o mecanismo dos processos de abastecimento em carne bovina que envolvem as duas mais importantes praças consumidoras nacionais..

Para tanto fixamos dois períodos, um anterior e o outro posterior à entrada de carnes congeladas no mercado consumidor. Lembramos que a escolha do ano de 1.913 como término deste período não é absoluta no sentido de ter cessado o abastecimento em carne fresca pelos marchantes.

1) O mercado paulistano e o seu abastecimento de 1.659 a 1913

Com base em historiadores, entre os quais se destacam A.Taunay 1.949, (133-140 e 151-157), 1.956 (pp.483-490) e H.da Silva Bruno 1.954(pp.253-270) pudemos fazer um retrospecto da fase que antecede a frigorificação em S.Paulo, retrocedendo até o ano de 1.659.

De 1.659 a 1.827 o abastecimento de carne da reduzida população de S.Paulo(1) foi feito por uma sucessão de marchantes, cujos nomes e períodos em que detiveram

(1) De 1659 a 1827 a população cresceu de 200 hab. a menos de 20.000, cf.A.de Saint-Hilaire, "Descrição da Cidade de São Paulo", in Viagem à Província de São Paulo, 1972, pp. 151-152.

o monopólio nos são dados por A.Taunay.

Pelo relato dos viajantes e historiadores ficamos sabendo que um aspecto que caracterizou grande parte do período é o que diz respeito as frequentes reclamações da população paulistana contra os preços, a limpeza e a qualidade das carnes, os atravessadores que desviavam o produto para o Rio de Janeiro, onde pagavam os preços mais elevados, os concessionários do corte, a procedência, a venda de carnes clandestinas e as rezes roubadas ou doentes.

O historiador Nuno Sant'Ana, 1.950(p.78) assim descreveu a esse respeito ... "ora era o preço, ora era a qualidade que atormentava a população de Piratininga. As de Curitiba chegavam cansadas e estropiadas, ocasionando desenterrias terríveis, provocando reclamações não menos terríveis. Os que as vendiam, danavam, praguejavam, esconjuravam, desistiam do corte. E ia novamente o corte à pregão. Um inferno"...

Por outro lado, deve-se notar que em São Paulo preparavam-se carnes salgadas, principalmente de porco tanto para a exportação no mercado interno como no externo(1).

É no setecentismo que se tornaram mais agudas as crises do abastecimento pois, a corrida do ouro afetou a população da vila e dos arredores, "desfalcando os seus rebanhos, quase inutilizando os seus sítios de lavoura" de acordo com H. da Silva Bruno(1.954,p.265), comprometendo seriamente o abastecimento em carne do aglomerado pré-industrial.

(1) Cf. H. da S. Bruno, "Mantimentos da Terra e do Reino", in História e Tradições da Cidade de São Paulo, (1554-1828), 1954, p.257.

Por volta de 1.735 a cidade de S.Paulo era um ponto de passagem de algumas centenas de bois procedentes - dos Campos Gerais de Curitiba, com o destino sobretudo ao Rio de Janeiro e Minas Gerais, após longas marchas. Paralelamente, a este trânsito de bovinos por São Paulo, desenvolveram áreas de pastagens nos arredores de S.Paulo, (1) para engorda de bois procedentes dos Campos Gerais de Curitiba(2).

Nota-se que no início do século XIX houve uma melhoria no abastecimento de carne, se nos ativermos a menor frequência das reclamações relativas ao suprimento da carne ao aglomerado paulistano, conforme assinalou A.E.Taunay (em 1.956,p.484); no entanto, o fornecimento continuava a apresentar problemas.

De 1.886 a 1.900, a população paulistana passou de 44.000 hab. para 239.820, ocasião em que já se notava a presença de vários estabelecimentos fabris na capital paulista.

Em função deste grande incremento populacional instalaram-se aqui duas fábricas de conservas de carne: a firma Zimmermann, que data de 1.879 e a Fowles, que foi instalada em 1.890.(3).

(1) Isso tanto às margens do R. Pinheiros, Santo Amaro, Sítio dos Meninos, Urubuqueçaba como também em pontos mais distantes: Guaratinguetã.

(2) Por exemplo o marchante V.E.Corrêia em 1750 engordou aí 400 bois para o fornecimento à população paulistana, enquanto que as invernadas de Guaratinguetã engordavam algumas centenas de bois, cf. relatos de A.E.Taunay, "História da Cidade de São Paulo, no Século XVIII"(1735-1765), 1949, pp.133-140 e 151-157.

(3) Ambas produziam presunto, bacon, mortadela, banha, salames, salsichas, possuindo depósito no mercado da S.João. Trabalhavam nestas duas fábricas apenas operários de origem estrangeira. Cf. A.F.Bandeira Jr., "A Indústria no Estado de S. Paulo, em 1901", pp. 118-119 e 207.

Em 1.886 foi construído e entrou em funcionamento o matadouro municipal da cidade de São Paulo na Vila Clementino, explorado por um italiano. Na época essa situação era externa ao aglomerado urbano da cidade, expulsa - dali pelo mau cheiro(1).

Em 1.893 este matadouro abateu 36.629 cabeças, 51.214 em 1.898 e 50.559 em 1.899(2). Ao mesmo tempo foram iniciadas as obras de construção de um outro matadouro no bairro do Pacaembu, prevendo porém, assim os problemas futuros com o abastecimento de carne bovina à população paulistana. Contudo tais obras foram suspensas(3).

Com uma população superior a 250.000 hab. em 1.913, o abate anual de cerca de 70.000 cabeças não era suficiente para atender a demanda(4). De outro lado a distribuição por deficiência dos meios de transporte, era mal feita, havendo a necessidade de estocagem para acompanhar o ritmo de crescimento da Capital.

O Mercado Paulistano e seu abastecimento a partir de 1.913.

O ano de 1.913 representa o marco inicial no abastecimento de carnes congeladas na capital paulista, quando o frigorífico de Barretos começa a remeter carnes frigorificadas para o abastecimento do mercado paulistano. O produto vem pelos vagões-frigoríficos da CPEF que cobriam a

(1) Cf. "Matadouros", in Relatório da Prefeitura Municipal, Apresentada à Câmara de S. Paulo, 1893, 1899, e 1900, pp. 11 e 12.

(2) Cf. Idem, pp. 11-12.

(3) Cf. Ibidem, pp. 11-12.

(4) Cf. V. Diniz, "O que diz um Invernista", in "Questão da Carne", "Interior-Rio", O Estado de S. Paulo, 10/out/1917, p.4.

distância de 530 km. entre Barretos e São Paulo, chegando as carnes no entreposto localizado no bairro da Mooca em perfeito estado de conservação, devido à temperatura interna dos vagões(1). Ao mesmo tempo propiciava fretes à CPEF.

A capital paulista era até então abastecida em carne bovina por meio de marchantes que abatiam o gado em precários matadouros. Em 1.893 o matadouro municipal de São Paulo, localizado na Vila Clementino, abatia 36.000 cabs., 50.000 em 1.900 e 59.000 em 1.910(2). É interessante notar que até 1.912 houve um acréscimo constante de abates em S.Paulo. Daí em diante, as vendas dos matadouros começaram a diminuir(55.775 cab. em 1.914) o que se deve à presença do matadouro - frigorífico de Barretos no mercado paulistano de carnes(3). Em 1.915 esta presença dos frigoríficos se acentua ainda mais , quando entra em atividade o frigorífico da Cia. Wilson, localizado em Osasco .

Em 1.917, a Capital paulistana contava com 500.000 habs. que consumiam 94.334 cabs. de bovinos(4). O frigorífico de Barretos e o de Osasco forneceram respectivamente 24.185 e 28.688 cab. de bovinos e o matadouro municipal - 41.460 rezes e 3.825 vitelos(5). Esta situação, quando comparada com a de 1.900, revela que a Capital paulistana apresentou um consumo duplicado, transformando-se inicialmente num polo propulsor , embora modesto, da pecuária no Estado após a primeira guerra mundial(6)

(1) Cf. "Matadouros e Frigoríficos", in Relatório da Prefeitura Municipal Apresentado à Câmara de S.Paulo, 1925, p. 73.

(2) Cf. "Matadouros", in Relatório da Prefeitura Municipal Apresentado à Câmara de S.Paulo, 1893, 1900 e 1910, p. 12.

(3) Cf. "Matadouros e Frigoríficos", in Relatório da Prefeitura Municipal Apresentado à Câmara de S.Paulo, 1925, p. 73.

(4) Cf. "A Carne em S.Paulo", in "Notícias Diversas", O Estado de S.Paulo, 4/out/1918, p. 6.

(5) Idem, p. 6.

(6) Idem, p. 6.

A situação de 1.917 para a Capital paulista, quando comparada com a do Rio de Janeiro, continuou - apresentando uma desproporção em termos populacionais (908.819 habs.) e de consumo de carne bovina, pois, o matadouro municipal do Rio abateu neste mesmo ano 178.836 bovinos e 15.232 vitelos, o dobro portanto do que se consumia na Capital paulista(1). São Paulo nessa época era bastante provinciana em relação à Capital Federal.

A partir de 1.913, tanto na Capital da República como na Capital paulista houve paulatinos aumentos dos preços da carne no mercado interno, ao lado de um grande incremento populacional. Neste ano o consumo de S. Paulo, D. Federal, Niteroi, Belo Horizonte e cidades do interior era de 552.000 cab/ano, enquanto que a arroba de carne sofreu aumento nos preços (2).

Em 1.917 a população bovina do Brasil aumentou apenas 30% devido aos elevados negócios que estavam sendo desenvolvidos, principalmente nos frigoríficos exportadores. No entanto, entre 1.913 e 1.917 houve um incremento - de 65% no consumo de carne. Tal incremento tem relação com o crescimento populacional, residindo aí a causa da elevação - dos preços. Para S. Paulo, Niteroi, Distrito Federal, Belo Horizonte e pequenas cidades do interior, além das exportações o abate de bovinos era de 1.284.000 cab./anuais em 1.917, o que significou um aumento de 100%, de 1.913 a 1.917(3).

(1) Cf. V. Diniz, "O que diz um Invernista", in "Questão da Carne, Interior- Rio", O Estado de S. Paulo, 10/out/1917, p.4.

(2) Idem, p.4.

(3) Ibidem, p.4.

O mercado externo, em crescente evolução também contribuiu bastante para a valorização do produto no mercado interno(1). Do boi magro ao consumidor, os preços iam aumentando sem cessar, passando pelos acréscimos do preço da viagem, permanência na feira, balança, impostos estaduais e interestaduais, despesas com fretes, etc.(2).

Até meados de 1.914 a comercialização do gado bovino gordo só era feita por meio das charqueadas e matadouros locais - daí o reduzido incremento no valor de seus estoques(3). Com a instalação de frigoríficos visando atender basicamente a exportação de carne bovina e seus derivados por meio da exaustão da fonte de matéria-prima, estimulou-se a qualidade e o incremento do rebanho bovino, criando-se um desequilíbrio entre a produção e a demanda.

Em fins de 1.918, os marchantes do matadouro municipal combinaram elevar o preço do quilo de carne, ao nível do preço da carne vendida no tendal, enquanto os frigoríficos estavam vendendo a carne a preços mais baixos, devido à suspensão das compras de carne pela Europa(4). Em consequência da baixa no preço do produto os marchantes operariam com lucros reduzidos.

Entretanto tal tentativa foi malograda pois os marchantes foram ameaçados pela Prefeitura de perderem para sempre a licença para a matança quando deixassem de aba-

(1) Cf. V.Diniz, "O que diz um Invernista", in "Questão da Carne, Interior- Rio", O Estado de S.Paulo, 10/out/1917, p. 4.

(2) Idem, p.4.

(3) Cf. L.Plaut, "Congresso de Pecuária", in O Estado de S.Paulo 19/nov/1916, p.3.

(4) Cf. "Matadouros e Frigoríficos", in Relatório da Prefeitura Municipal Apresentado à Câmara em 7/dez/1918, in O Estado de S.Paulo, 8/dez/1918, p.10.

ter naquele dia. Alegava a mesma não haver motivos para alta dos preços que os marchantes queriam forçar(1). Uma outra ameaça feita pela Prefeitura Municipal contra os marchantes - seria a entrega do matadouro ao Sr. Delphin Cerqueira caso os mesmos insistissem na elevação dos preços(2).

Tolhidos nos seus intentos, os marchantes resolveram continuar a matança no Matadouro Municipal, de modo que o fornecimento diário para a população da Capital paulista continuou a ser feito normalmente.

A malograda greve tentada pelos marchantes em repúdio à baixa da carne provocada pelas grandes empresas estrangeiras no mercado paulistano mais tarde repercutiu entre os açougueiros que destes dependiam para o fornecimento de carnes verdes. Até abril de 1.921, os açougueiros da Capital paulista detinham o monopólio do fornecimento de carnes à população, sendo abastecidos pelos marchantes de carne verde. Os açougueiros entraram em greve por causa do abastecimento de carnes congeladas e resfriadas, de procedência dos frigoríficos, em detrimento das carnes verdes obtidas no matadouro municipal(3). Neste mesmo ano, entretanto, com o aparecimento da peste bovina nos arredores de S. Paulo e a pedido das autoridades governamentais, os frigoríficos estrangeiros (Armour e Wilson) passaram a abastecê-la, por meio do matadouro de Campinas, que se encontrava distante dos focos da peste bovina e ao mesmo tempo estava próximo das invernadas de onde vinha parte do gado abatido(4).

(1) Cf. "Matadouros e Frigoríficos", in Relatório da Prefeitura Municipal Apresentado à Câmara em 7/dez/1918, in O Estado de S. Paulo, 8/dez/1918, p.10.

(2) O citado senhor possuía 15.000 cab. de bovinos engordando em Barretos para abastecer S. Paulo, cf. "Matadouros e Frigoríficos", in Relatório da Pref. Mun. Apresentado à Câmara em 7/dez/1918, in O Estado de S. Paulo, 8/dez/1918, p.10.

(3) Cf. "A Continental Products Co. ao Público de S. Paulo", in O Estado de S. Paulo, 2/jun/1921, p.8.

(4) Idem, p.8.

O abastecimento da Capital paulista pelos frigoríficos estrangeiros, durante a peste bovina, passou a ser o dobro do que se vinha sendo feito em carnes congeladas - que possuíam para a exportação, portanto o seu preço seria mais caro(1). Por outro lado, o frigorífico da Cia. Frigorífica Pastoril de Barretos se comprometeu a fornecer o seu produto ao preço anteriormente vendido na praça(2). A situação, entretanto, tornou-se mais grave ainda, quando os açougueiros perceberam que o preço do produto fornecido pelo frigorífico de Barretos havia sido reajustado ao mesmo preço pedido pelas Cias. Armour e Wilson(3). Isso significou no movimento grevista dos açougueiros, a primeira imposição do cartel de carnes.

Em 1.925, em virtude das grandes reduções de remessas para o exterior, as Cias. estrangeiras conseguiram aumentar consideravelmente as vendas de carnes na cidade de S. Paulo, por meio da autorização governamental para as vendas a preços baixos, vencendo a concorrência, não só na Capital, mas também nas cidades mais importantes do Estado, como Campinas - por exemplo, onde estes estabelecimentos começaram a introduzir seus produtos, por volta de 1.930(4). O movimento de matança de bovinos no matadouro desta cidade foi decrescente(5).

Os grandes frigoríficos estrangeiros, como se ainda não estivessem satisfeitos com a predominância no mercado interno, passaram a interferir nos campos, adquirindo gran

(1) Cf. "A Continental Products Co ao Público de S. Paulo", in O Estado de S. Paulo, 2/jun/1921, p.8.

(2) Em 1920, a Cia Frigorífica e Pastoril de Barretos passou a pertencer ao Conde de Siciliano por intermédio da firma Simonini e Gambaro, concessionários dos seus produtos em S. Paulo, cf. "A Continental Products Co ao Público de S. Paulo", in O Estado de S. Paulo, 2/jun/1921, p.8.

(3) Cf. O. da S. Brito, "Contribuição ao Estudo da Defesa da Pecuária de Corte em S. Paulo", in Rev. Ind. Animal, nov. 1936, p. 122.

(4) Idem, p.122.

(5) Em 1932 o matadouro Municipal de Campinas abateu 9.735 cab. 4.611 em 1933, cf. O. da S. Brito, "Contribuição ao Estudo da Pecuária de Corte em S. Paulo", in Rev. Ind. Animal, nov 1936, p. 122.

des áreas para a engorda de bovinos, em detrimento dos nossos criadores e invernistas.

Entretanto, em 1.927 a situação no abastecimento da carne bovina para a Capital paulista atinge o seu auge com o fechamento do antigo matadouro da Vila Clementino que funcionava há já 50 anos. Foi o grande crescimento de S.Paulo que ocasionou o seu fechamento e o desaparecimento por completo dos marchantes que foram obrigados, sob contrato, a abater seus animais no frigoríficos Wilson ou Armour(1). Em consequência destas Cias. terem estabelecido a baixa dos preços da carne, os marchantes foram afastados da concorrência, localizando-se na periferia da cidade de Sumaré, Cotia e Guarulhos, onde realizavam seus abates(2). Esta baixa de preços no mercado interno eram possíveis, pois tinham gado próprio ou compravam nas áreas de engorda a preços reduzidos e havia compensação nas exportações.

Desde o fechamento do matadouro de Vila Clementina em 1.927 até 1.937, a Prefeitura Municipal de S.Paulo abandonou os marchantes sem um local apropriado de realização dos seus abates para o fornecimento de carne verde à população local. Em 1.938, uma lei municipal de nº 1.480 restabeleceu os serviços municipais de matança de gado, utilizando-se para isso do matadouro de Carapicuíba, que pertencia a Delphino Cerqueira(3). Tal lei tinha como objetivo fazer frente a primazia do mercado paulistano pelos grandes frigoríficos que já do

(1) Cf. O.da S. Brito, "Contribuição ao Estudo da Pecuária de Corte em S.Paulo", in Rev. Ind. Animal, nov. 1936, p.123.

(2) Idem, p.123.

(3) Cf. O.da S. Brito, "Algumas Considerações sobre o Comércio de Carne na Cidade de S.Paulo", in Rev. Ind. Animal, out. 1943, p.41.

FIG. (32)

CONSUMO DE CARNE EM SÃO PAULO
PARTICIPAÇÃO POR FRIGORÍFICOS
1.937

Fonte: "O Consumo da Carne na Cidade de S. Paulo," Oscar da Silva Brito,
Rev. de Ind. Animal, vol. 2, nº 2, abril de 1939, ano III, Secr. da Agricultura

minavam há alguns anos. Desenvolve-se assim novamente a classe dos marchantes, retalhistas e pequenos industriais; porém ainda persistia a concorrência quanto à qualidade das carnes(1).

A carne bovina consumida na Capital paulistana, em 1.937, era procedente toda ela dos frigoríficos do Estado de São Paulo.(fig.32). Do total, 91,81% das carnes eram procedentes dos frigoríficos estrangeiros: Cias. Armour, Wilson Dimar(Swift) e Anglo de Barretos. As três empresas estrangeiras localizadas na Capital paulistana representaram 73,15% dos 91,81% que detinham as quatro Cias. estrangeiras.

Em 1.939, a Prefeitura Municipal de S.Paulo estatuiu quotas para a entrada de carnes no tendal único - municipal de São Paulo(entrepósito de carnes), dando preferência em 60%, ao produto proveniente do matadouro municipal e 40% para os outros estabelecimentos e posteriormente, 60% para os outros fornecedores e 40% para os marchantes(2). Estes se preocupavam apenas com o fornecimento de carnes verdes aos açougues, enquanto que os couros e sub-produtos (miúdos) não sofriam nenhum tratamento, pois o matadouro de Carapicuíba não lhes oferecia condições de instalação(3).

Com a criação do tendal único municipal, a distribuição de carnes na cidade de São Paulo foi centralizada para melhor fiscalização sanitária, sendo depositado aí tanto os produtos dos marchantes como das indústrias frigoríficas, para a compra dos açougueiros(4). Antes do aparecimento

(1) Cf. O.da S.Brito,"Algumas Considerações sobre o Comércio de Carne na Cidade de S.Paulo",in Rev.Ind.Animal, out.1943 p.41.

(2) Idem, p.42.

(3) Ibidem, p.42.

(4) Ibidem, p.45.

CONSUMO DE CARNE EM SÃO PAULO
PARTICIPAÇÃO POR FRIGORÍFICOS
1.943

Fonte: Rev. dos Criadores, 1.943
Entrepote de Carnes de S. Paulo

do tendal único e do matadouro de Carapicuíba, os açougueiros ficavam na dependência econômica exclusiva dos frigoríficos estrangeiros, quanto ao fornecimento de bovinos abatidos para a venda ao público(1).

Com o estabelecimento das quotas para a entrada de carnes no tendal único do município, em 1.939, ainda persistiu a concorrência da qualidade dos produtos, pois, os marchantes ofereciam aos açougueiros animais de qualidade incerta, enquanto que os frigoríficos ofereciam produtos de ótima qualidade, pelo mesmo preço(2). Entretanto, após o retorno dos marchantes ao abastecimento do mercado paulistano, em 1.938, a participação dos frigoríficos estrangeiros foi diminuindo gradativamente.

A situação do abastecimento de carne bovina na cidade de São Paulo em 1.943, quando comparada com a de 1.937 se apresentava bem diferente. Somente o matadouro municipal de Carapicuíba dominou 44,48% de toda carne bovina consumida na Capital paulista, enquanto que as quatro indústrias frigoríficas estrangeiras forneceram à cidade um pouco mais da metade(52,57%) do total consumido no mercado paulistano(fig.33) Aos poucos, o abastecimento da Capital paulista foi se transformando, não só na participação dos frigoríficos como na participação dos Estados. Com base nos levantamentos efetuados pela CONDEP em 1.970, elaboramos um cartograma onde aparecem as procedências de carne bovina para as duas metrópoles nacionais; São Paulo e Rio de Janeiro, além das metrópoles regionais: Belo Horizonte, Porto Alegre e Curitiba, que são basicamente abaste

(1) Cf. O. da S. Brito, "Algumas Considerações sobre o Comércio de Carnes na Cidade de S. Paulo", in Rev. Ind. Animal, out. 1943, p. 45.

(2) Idem, p. 45.

fig 34

ABASTECIMENTO DE CARNE BOVINA NAS CAPITAIS DO SUDESTE E DO SUL 1.968 - 1.969

cidas por carne bovina procedente dos frigoríficos de seus próprios Estados(fig.34 e tab. 17).

As duas metrópoles nacionais: São Paulo e Rio de Janeiro se comportam diferentemente, quanto às suas áreas de abastecimento, pois a Capital paulista é provida de carne bovina em 92,00% dos frigoríficos localizados no próprio Estado(Capital e Interior), tornando-se quase - auto-suficiente e consumindo 233.080 ton./anuais, enquanto que a Guanabara é provida pelos frigoríficos de S.Paulo em 46,39%. Os frigoríficos de Minas Gerais remeteram para a praça 20,40% de carnes consumidas e os estabelecimentos do Rio de Janeiro entraram com 14,35% do total de 177.761 tons.

Fato bastante importante a ser ressaltado é que, além dos frigoríficos paulistas abastecerem basicamente a sua Capital, ainda remetem para o abastecimento da Guanabara quase a metade (46,39%) da sua demanda. A explicação deste fato está ligada a menor área do abastecimento da Guanabara: Norte e Nordeste de Minas Gerais em relação à Metrópole paulista, que abrange uma vasta porção do Brasil Central pecuário, assim como a sua poderosa infraestrutura de transportes, comércio e indústrias frigoríficas(1). É verdade que, em relação a área de abastecimento da Metrópole carioca vem se verificando mudanças recentes, com a introdução de novas áreas como, por exemplo, o Norte paranaense, o que contribui para diminuir, aos poucos, estas elevadas remessas de carnes enviadas pelos frigoríficos paulistas para a Guanabara.

(1) B.K.Becker, "Changing Land Uses Patterns in Brasil:The Spread of Cattle Raising in S.Paulo State", in Revista Geográfica, 1969, p.41.

Em 1972, dos Estados formadores das re

FIG. (35) CONSUMO NACIONAL DOS PRODUTOS DOS FRIGORÍFICOS DA GRANDE SÃO PAULO E ARREDORES

Em 1972, dos Estados formadores das regiões Sudeste e Sul, os Estados de São Paulo e Rio de Janeiro foram os maiores compradores dos produtos fornecidos pelos frigoríficos da Grande S.Paulo e Arredores. (Fig.35) e (Tab.18).

Para se notar a maior ou menor participação das metrópoles nacionais nas áreas de abastecimento em carne bovina do Oeste de S.Paulo, Sul de Mato Grosso e Norte do Paraná, elaboramos a Tabela 19, abaixo.

O Norte do Paraná e o Sul de M.Grosso também apresentaram diferenças na sua composição de mercado.

	GRDE SP.	GB	OUTROS	EXPORTAÇÃO
OESTE DE SP	65%	13%	2%	20%
SUL DE MT	81%	8%	11%	20%
NORTE DO PR	42%	43%	15%	20%

Das três sub-áreas de engorda, apenas o Norte paranaense está dividido equitativamente quanto ao mercado, entre as áreas de abastecimento carioca e paulista, sendo as demais áreas polarizadas fortemente pela Metrópole paulistana.

O que caracteriza os frigoríficos produtores de carne bovina localizados na Metrópole paulista e arredores é o fato de se apoiarem basicamente no mercado da Grande São Paulo (42,70%) e grandes cidades vizinhas (15,78%), totalizando 58,48%, ou seja metade da produção de carne fri

gorificada da Grande São Paulo em 1972. (1)..Tais produtos são basicamente carnes congeladas com e sem osso, resfriadas com e sem osso, frescas, enlatados e charque, tendo este último pouca aceitação no mercado paulistano. Nisso reside um outro aspecto importante da comercialização da produção, pois a Grande São Paulo e as grandes cidades vizinhas são mercados que se caracterizam por serem exigentes' quanto aos tipos de carnes consumidas que deverão ser de primeira.

Com a marcante tendência de ser cada vez mais ampla a rede de super-mercados nas grandes cidades, em detrimento do desaparecimento dos açougues e marchantes, observa-se uma tendência à especialização quanto aos compradores dos produtos. Os grandes frigoríficos, tais como Bordon, Swift-Armour e Comabra (2) abastecem principalmente as redes de supermercados e restaurantes da Metrópole paulistana e arredores, enquanto que os pequenos frigoríficos atendem mais aos açougues.

Por outro lado, os frigoríficos da Metrópole paulistana e arredores se caracterizam por abastecerem muito pouco as fábricas elaboradoras de carne aqui

(1) É por exemplo o caso dos frigoríficos Bordon (industrialização e entreposto) em que um total de 40.276 ton. de carnes comercializadas no mercado nacional, 73,80% dos produtos permaneceram em S. Paulo; o Guapeva que de um total de 25.100 ton. de produtos bovinos colocados no mercado interno, 86,30% (21.600 ton.) ficaram em São Paulo. Cf. dados do DIPOA, SP, 1972.

(2) É por exemplo o caso da Comabra que abastece restaurantes industriais na Metrópole paulista (Riga, GM, Volkswagen) em porções controladas (carne verde prensada), enquanto que o frigorífico de Cotia realiza 70% das suas vendas para os açougues da Grande S. Paulo e 30% para os supermercados pequenos: S. Jorge, América e Dominó em S. Paulo e Monteserrat e Pedroso em Cotia.

localizadas, deixando estas para serem abastecidas pelos frigoríficos localizados nas áreas de engorda.

Os arredores da Metrópole paulista são formados por uma série de cidades grandes que se localizam nos eixos de interiorização da Capital de São Paulo.

As grandes cidades próximas à Metrópole paulista:

As grandes cidades situadas nas cercanias da Capital paulista desempenham uma função importante na industrialização de São Paulo, pois vivem como cidades satélites das indústrias da Metrópole paulistana.

A Comabra, em virtude do comércio estabelecido com Campinas, possui ali um escritório de vendas, fornecendo apreciáveis quantidades de carnes para a rede de supermercados ELDORADO que possui ali sua matriz e para sua segunda loja em Santos. A Baixada Santista consome 25% dos presuntos fabricados por esse frigorífico.

Outras empresas também estabelecem relações comerciais estreitas com Campinas. É o caso do frigorífico Macuco de Valinhos que remete para esta praça 30% da sua produção, enquanto que para Piracicaba envia 10%.

O estabelecimento de Jundiá, do grupo Zancopé, remete 25% dos seus produtos para Sorocaba e Campinas, enquanto que o Piracicaba envia 20% dos seus produtos para Americana, Rio Claro, Sta. Bárbara do Oeste, Capivarí e S. Pedro. Como se pode notar pelos esquemas de comercialização acima descritos, os estabelecimentos frigoríficos lo-

ABASTECIMENTO DE CARNE BOVINA DA REGIÃO INDUSTRIAL PAULISTA (POR FRIGORÍFICOS DA GRANDE SÃO PAULO)

1.976

- Frigoríficos
- Núcleos da Região Industrial
- Grande São Paulo

Fonte: Entrevistas junto aos Frigoríficos, 1976

des.: E.S.SPOSITO

calizados na região industrial paulista (Valinhos, Piracicaba e Jundiaí) desfrutam de uma localização ótima, pois não só garantem a maior parte de sua comercialização com a Capital paulista, em virtude da sua proximidade, como também estão "dentro" da região industrial da antiga C.E.F. Paulista que se dirige para o interior. (Fig.36).

As remessas de carnes frigorificadas para Santos são apreciáveis, devido às razões tradicionais, pois o frigorífico de Cotia resolveu construir em Santos um entreposto, em 1972, para distribuição dos produtos para a Baixada Santista e exportação, enquanto que os estabelecimentos de Itapevi e Jandira realizam remessas menores de carnes para esta mesma praça.

O mercado do Rio de Janeiro e o seu abastecimento:

Embora mais populosa que a Capital paulista em 1917 (908.000 hab.), o Rio de Janeiro, seguiu em linhas gerais, o mesmo processo de abastecimento daquela cidade, em que as empresas frigoríficas estrangeiras, a partir de um dado momento passam a exercer domínio sobre os marchantes.

Por outro lado, deve-se lembrar que por esta mesma época foram feitas grandes remessas de bois abatidos para o exterior em detrimento do mercado interno e a ausência quase que nula de estoque nas feiras de Minas Gerais (de 8 a 10.000 cab/diárias provocou a alta dos pre-

ços do boi. (1). Isso em prejuízo dos marchantes; que desejavam elevar gradativamente o preço da carne no mercado interno (2). Como consequência, a Prefeitura fechou o Matadouro de Sta. Cruz para os marchantes. Nesse matadouro, a Cia. Britânica e Brasileira de Carnes abatia de 300 a 500 cab./dia e remetia seus produtos para a Europa (3). No entanto, em virtude da falta de vapores para a Europa, passou a abastecer o mercado interno, vendendo o produto e provocando com isso a baixa dos preços dos mesmos o que a torna senhora do mercado carioca de carnes (4). Foi então que os retalhistas recusaram a carne abatida pela Cia. juntando-se, num gesto solidário, às reivindicações dos marchantes (5).

De acordo com um bom conhecedor do esquema criação-engorda-abate (consumo), em 1917, para baratear o preço da carne e favorecer a população era preciso: 1) baixar os preços dos fretes em Minas Gerais que tinham sido acrescidos em 20%; 2) reduzir os impostos estaduais; 3) re-

(1) Cf. V.Diniz, "O que diz um Invernista", in "Questões da Carne, Interior-Rio", O Estado de S.Paulo, 10/out/1916, p. 4.

(2) Cf. "O Preço da Carne no Distrito Federal", in "Interior-Rio", O Estado de S.Paulo, 10/set/1917, p.1.

(3) Idem, p.1.

(4) Cf. "A Questão da Carne", in "Interior-Rio", O Estado de S.Paulo, 16/set/1917, p.4.

(5) Idem, p.4.

duzir as taxas na balança da feira; 4) reduzir os impostos interestaduais (1).

Neste mesmo ano de 1917, a Cia. Britânica e Brasileira de Carnes passou a atuar apenas no mercado externo, abandonando assim o monopólio da matança no Matadouro de Sta. Cruz e retirando-se do mercado interno por causa dos marchantes.

Em 1920, vamos encontrar a cidade do Rio de Janeiro novamente às voltas com uma outra crise no seu abastecimento de carne bovina, só que desta vez, provocada por um jogo de interesses entre marchantes e a "Brazilian Meat Co." (2). Então foram os marchantes que passaram a provocar a alta dos preços da carne, alegando a falta de bois gordos. A Anglo, alegava não possuir estoques suficientes e aproveitou-se das vantagens obtidas pelos marchantes, embora tivesse uma reserva de 100.000 bois gordos nas invernadas do Sul mineiro (3). As vantagens conseguidas pelos marchantes por parte da prefeitura eram: a suspensão do imposto de matança, a possibilidade da redução do frete pela EFCB de 33% desde que o gado vivo gordo se destine ao abastecimento do Rio de Janeiro (4). Em compensação, a Cia.

(1) Cf. V.Diniz, "O que diz um Invernista", in "Interior-Rio", O Estado de S.Paulo, 10/out/1916, p.4.

(2) Cf. "A Carne", in "Noticias do Rio", O Estado de S:Paulo, 13/nov/1920, p.1.

(3) Idem, p.1.

(4) Cf. "O Preço da Carne Verde", in "Noticias do Rio", O Estado de S.Paulo, 26/nov/1920,, p.1.

Anglo terá de ter estoque no mínimo de 800 bois e os marchantes de 500 bois, tendo a Anglo que fornecer ao mercado do Rio de Janeiro, de 280 a 300 cab./diárias, enquanto que os marchantes 4.000 cab./dia (1).

Fato importante a ser notado é que, a partir de 1920, principia a penetração dos frigoríficos paulistas Wilson, Armour, Santos e Barretos no abastecimento da cidade do Rio de Janeiro por meio de concessões governamentais. Iniciaram com 4.000 cab. no conjunto. (2).

Como se pode notar na Tabela 16 em anexo, no início deste capítulo, a Guanabara recebeu apenas 9,19% (18.177 ton.) dos produtos dos estabelecimentos localizados na Grande São Paulo e arredores, funcionando como um mercado secundário.

O mercado carioca se caracteriza ainda por ser pouco exigente quanto aos produtos recebidos, pois para lá seguem carnes em grande parte de segunda, tais como os miúdos.

Os dois maiores centros de consumo de carne bovina do Brasil, principalmente, possuem frigoríficos especializados no atendimento destes mercados (3).

(1) Cf. "O Preço da Carne Verde", in "Notícias do Rio", O Estado de S. Paulo, 26/nov/1920, p.1.

(2) Os frigoríficos de Barretos e Santos passaram a pertencer a Cia Mecânica e Importadora de S. Paulo, cf. "O Preço da Carne Verde", in "Notícias do Rio", O Estado de S. Paulo, 26/nov/1920, p.1.

(3) Cf. A. Mamigonian e Outros, "Notas Sobre os Frigoríficos do Brasil Central Pecuário", in Boletim Paulista de Geografia, 1976, jun., p.14.

A maior parte destes frigoríficos especializados em determinados mercados foram instalados pelas empresas frigoríficas' já estabelecidas na Grande S.Paulo: Guapeva, Swift-Armour e Bordon.

O melhor exemplo ocorre com o estabelecimento do Bordon.

O Bordon de Teófilo Otoni (MG) está encarregado de abastecer a Guanabara; o de Anápolis (GO) é destinado a abastecer o Distrito Federal, Anápolis e Goiânia; o de Campo Grande e Pres. Prudente abastecem o mercado paulistano em carnes "in natura" e industrializadas para exportação, principalmente.

Em idêntico nível de importância secundária se encontram as capitais regionais do Nordeste e Norte do Brasil.

Estes mercados compreendem as principais capitais do Nordeste brasileiro e cidades principais, correspondendo a 8,32% (Tab.16) do comércio de produtos frigorificados da Grande São Paulo. Este comércio é constituído principalmente de charque. Destaca-se do conjunto regional, o frigorífico Cotia, por ser grande produtor, que exporta para o comércio do Nordeste e Norte (90% da sua produção) e para o Rio de Janeiro (10% do seu charque).

As principais capitais do Nordeste: Salvador e Recife também recebem produtos embutidos (linguiças, etc...) através da Comabra, que possui depósitos para abastecer principalmente as redes de supermercados (1).

(1) Em Recife a principal rede de supermercados é Paes Mendonça e em Salvador, Paes Mendonça e Unimar, cf. "Com Abraço", Comabra.

O Mercado externo:

A liderança da Metrópole paulista e arredores nas exportações de carne bovina em relação ao conjunto do Estado de São Paulo, é bem evidente (cerca de 70%) como se pode ver na Tabela 20. Não há contudo nenhum estabelecimento frigorífico que esteja voltado exclusivamente ao mercado externo.

Uma análise mais apurada do comportamento de cada uma das empresas no mercado interno e externo (Tab.20) para 1972 revelou-nos que 'alguns estabelecimentos' possuem um apóio no mercado externo de pelo menos 30%. É o caso do Bordon, Swift-Armour e a Comabra. Esta última mesmo, com mais de 70%.

Deve-se lembrar aqui que estamos falando apenas dos principais produtos (carnes congeladas e refrigeradas, fresca, salsicharia, enlatados e charque). Estas empresas estão localizadas no aglomerado restrito de São Paulo, enquanto que no de Jandira e Cotia, localizados na periferia o comércio exterior representou apenas de 10% a 15% das vendas globais individuais, em 1972.

O conjunto regional da Gde.S.Paulo e arredores, as exportações representam 24% do total das vendas (1). Os grupos Azevedo Antunes (Swift-Armour), Bordon e

(1) O grupo Bordon produziu 42,84%, a Swift-Armour 15,19%, a Comabra 30,49% constituindo principalmente de carnes congeladas e enlatadas, além de pequenas quantidades de congelados "in natura" do Cotia (7,53%) e Jandira (3,91%) Cf. dados do DIPOA-SP., 1972.

Comabira se caracterizam por serem tradicionais no mercado externo, enquanto que os pequenos estabelecimentos de Jandira e Cotia entravam no mesmo ano no "boom" das exportações com incentivos governamentais que tiveram início em 1970, e o seu auge, em 1972. O Governo Federal suspendeu as remessas de carnes frigorificadas para o exterior desses frigoríficos pequenos a partir de 1973.

O grupo Bordon apesar de operar num estabelecimento bastante tradicional no setor de exportações (Armour) iniciou suas exportações só em 1965-67: em 1965, com enlatados e miúdos e, em 1967, com carnes resfriadas, comercializando com a Itália, Holanda, Suíça e estando atualmente autorizado a exportar para todos os países.

Entretanto o comércio externo de carnes frigorificadas paulistas, na qual se insere o conjunto regional por nós analisado, não se encontra desvinculado do mercado brasileiro internacional de carnes frigorificadas e nem este do comércio internacional de carnes.

As grandes remessas de carne frigorificada bovina enviadas para o exterior, que atingiram o máximo no período de 1970 a 72, são explicadas pela escassez do produto no mercado internacional. Mais uma vez, a exportação brasileira de carnes adquire o caráter de uma atividade instável, sempre ao sabor dos interesses dos países europeus, como ocorreu durante a primeira e segunda guerra mundial, se bem que agora, em outras circunstâncias. Na tabela 21 abaixo obtivemos o movimento das exportações brasileiras em car

FIG. 37 EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE CARNES FRIGORIFICADAS
PARTICIPAÇÃO DO EST. DE S. PAULO

Fonte: O Estado de S. Paulo, 22/10/72 e Revista do Planejamento e Conjuntura, nº 85, jan./75

nes frigorificadas e a importante participação do Estado de São Paulo. (Fig.37)

ANO	BRASIL	SÃO PAULO	%
1962	23.654 ton.	4.804 ton.	20,3
1970	114.862 ton.	65.398 ton.	56,9
1971	123.119 ton.	55.189 ton.	44,8
1972	150.000 ton.	70.000 ton.	46,6

As exportações de carne bovina começaram a adquirir alguma importância a partir de 1964; entre - tanto, a partir de 1968-69 é que houve o grande incremento' dessa atividade frigorífica. O entusiasmo nesse mercado externo foi explicado pelas perspectivas de melhora baseadas' na tendência em elevar mais para os anos seguintes os volumes exportados por causa das altas cotações internacionais' assim como no enorme rebanho bovino (78 milhões de cab. em 1968-69) (1).

De outra parte, a tabela nos mostra a importância do Estado de S.Paulo no comércio internacional de carnes, quer pela sua posição em relação aos centros criadores e invernistas, quer pela rede de frigoríficos aí instalada (2). Esta rede de unidades frigoríficas foi responsável por 56,9% das exportações brasileiras do produto , em 1970. (Tab.21).

(1) Cf. "Perspectivas Pecuárias", in Revista dos Criadores, jan. 1971, nº 493.

(2) Cf. "Exportação de Produtos Frigorificados", in Economia Paulista, jan-fev. 1973, p.5.

O que se observa a partir de 1968-69 ' em relação à reação a exportação de carne bovina brasileira é um excessivo otimismo em afirmar que o Brasil se transformará em grande país exportador de carnes.

Assim, em 1970, por exemplo, durante o 1º semestre, o Brasil exportou 55.756 ton. de carne "in natura", revelando um aumento de 47,5% em relação ao 1º semestre de 1969 (44.134 ton.).(1) Estes índices promissores foram explicados devido à liberação dos preços no mercado interno e aos volumes de exportação recentes, de carnes congeladadas e resfriadas. (2)

Este excessivo entusiasmo aumentou ainda mais com as medidas governamentais que contribuíram para o crescimento do setor: 1) flexibilidade de câmbio (reajuste periódico das taxas cambiais) ; 2) financiamento para a modernização dos equipamentos das indústrias; 3) o combate' à febre aftosa com maior dinamismo e 4) em 1970 os incentivos fiscais por meio de isenções (3), em detrimento do mercadado interno que teve que recorrer às importações. Os financiamentos à pecuária, em 1970, graças aos créditos de 719 ' milhões de cruzeiros (de janeiro a novembro) concedidos pelo Banco do Brasil (145 milhões de cruzeiros mais que em

(1) Cf. "Bons Tempos para os Frigoríficos, As Primeiras Vitórias", in Revista Exame, jul.1972, nº 59, p.55.

(2) Idem, p.55.

(3) Ibidem, p.55.

1969 (1) levaram a pecuária de corte ao primeiro produto da economia brasileira. E para acentuar ainda mais o entusiasmo, o confisco cambial do café levou cafeicultores a se transformarem em pecuaristas, substituindo os cafezais por pastagens em áreas do Sudeste, onde as terras são caras e de baixa produtividade. Disso resultaram preços superiores ao poder aquisitivo dos consumidores, (2) o que levou o consumo interno a diminuir em 8,1% devido ao encarecimento do produto. (3)

A preocupação dos empresários não estava na perspectiva de retração no mercado interno da carne, mas sim na esperança do incremento dos volumes exportados. (4)

O problema da baixa produtividade da região Sudeste foi solucionado da maneira tradicional, com a abertura de novas fazendas de criação na área da SUDAM (principalmente no Norte de Mato Grosso e Goiás), sendo pressionado pelo crescimento das exportações e do mercado interno.

Reside neste aspecto uma característica importante, não só ligada ao conjunto regional da Grande S. Paulo e arredores por nós estudado, mas para todo o conjunto do Brasil Central pecuário. Na medida em que as pastagens se expandem, vão anexando o Norte de Mato Grosso, Goiás e Pará. Nota-se uma tendência por parte das grandes empresas na instalação de estabelecimentos frigoríficos em ter -

(1) Cf. "A Pecuária", in Brasil em Exame, set. 1971, nº 51, pp. 90-92.

(2) Idem, pp. 90-92.

(3) Ibidem, pp. 90-92.

(4) Ibidem, pp. 90-92.

mos de planos a longo prazo (8-10 anos) destinados à exportação. É o caso da Swift-Armour que pretende construir um frigorífico no Pará, visando o aproveitamento do seu próprio rebanho, enquanto que no Sudeste fará construir mais um outro estabelecimento, tendendo este para o abastecimento do mercado interno de enlatados, carnes frescas e frigorificadas. (1)

No Rio Grande do Sul, o grupo Bordon adquiriu dois frigoríficos (Antonio Prado e Bagé) dentro dos planos de expansão da empresa. Isso por causa das quotas de exportação no Brasil Central pecuário, onde cada tonelada estocada corresponde a 1 tonelada exportada, enquanto que no Rio Grande do Sul, em 1972, cada tonelada estocada dava direito a exportação de 2 toneladas.

Como se pode notar foram tantas as esperanças depositadas nas possibilidades de exportação que esta refletiu na compra de novas unidades, aproveitando-se as excelentes perspectivas do mercado internacional.

As disponibilidades crescentes do mercado internacional (como por exemplo o Japão que pretendia importar 70.000 ton./ano em 1973), estimularam o empresário do brasileiro em investir na exportação. (2) A exportação de carnes é uma atividade muito exigente: alto investimento em equipamentos e instalações que correspondam ao mínimo

(1) Cf. "Panorama Economico", in O Globo de 10-4 a 17-4 de 1974, p. 73.

(2) Cf. "Bons Tempos Para os Frigoríficos, As Primeiras Vitórias", in Revista Exame, jul. 1972, nº 59, p. 58.

exigido pelo código sanitário dos países importadores. (1).

Em 1971, os preços excelentes do mercado internacional, quando 1 tonelada de carne valia 806 dólares (60% mais que em 1970) estimulavam a exportação. Mas em consequência, havia falta de carne no mercado interno, além do encarecimento do produto. (2)

As perspectivas da pecuária de corte mostravam-se promissoras devido à tendência mundial da alta da carne bovina, quando no início de 1971 tal situação foi modificada pela cobrança da taxa cambial sobre as exportações, estocagem obrigatória para o mercado interno, tanto para o Brasil Central pecuário como para o Rio Grande do Sul. (3)

Deve-se notar que até 1970 a situação que se estabelecera quanto ao atendimento dos mercados interno e externo era de um desequilíbrio acentuado, pois exportava-se demais e no mercado interno faltava o produto.

Com a mudança da linha mestra da tendência da pecuária de corte, o Governo Federal estabeleceu que: 1) podia-se exportar anualmente sem prejuízo no abastecimento do mercado interno e 2) podia-se exportar anualmente uma quantidade que não dizimasse o rebanho (4) como vinha acontecendo até então. Isto vem corroborar com o nosso

(1) Cf. "Bons Tempos Para os Frigoríficos, As Primeiras Vitórias", in Revista Exame, nº 59, jul. 1972, p.58.

(2) Idem, p.58.

(3) Cf. "Perspectivas Pecuárias", in Revista dos Criadores, jan. 1971, nº 493.

(4) Cf. "A Carne é Forte", in Diário de S.Paulo, 8/ag./1972, p.13.

ponto de vista do excessivo otimismo em relação à transformação do Brasil num grande exportador de carnes frigorificadas.

Em 1.971, as quotas básicas de exportação foram fixadas em relação às quotas de estocagem; para cada tonelada de carne estocada havia licença para exportar 1,5 toneladas de carne(1). Assim tivemos para o Brasil Central pecuário as quotas básicas de 25.000 ton. e para o Rio Grande do Sul 30.000 ton., totalizando 55.000 toneladas de carne que poderiam ser exportadas(2). Para os anos seguintes, a fixação destas quotas foram sofrendo mudanças, pois o Governo Federal abriu quotas adicionais(10.000) para a exportação que seria estipulada de acordo com a capacidade de estocagem de cada empresa(3). A quota adicional foi instituída com o objetivo de despertar o interesse em aumentar a estocagem, ampliando assim as suas instalações, através do aumento do número de câmaras frias(4). Lembramos aqui que estas reformas se encontram ainda em andamento. Em 1.972 os investimentos no setor, foram 70% maiores do que em 1.971(5).

Para 1.973 a política da carne foi a mesma adotada em 1.972, da qual fazia parte um plano de estocagem

(1) Cf. Folha de São Paulo, 17/out./1972.

(2) Cf. "Bons Tempos Para os Frigoríficos, As Primeiras Vitórias", in Revista Exame, nº 59, jul. 1972, p. 58.

(3) Cf. "BC Diário Econômico/Financeiro", nº 3884, 15/5/1971.

(4) Cf. "Bons Tempos Para os Frigoríficos, As Primeiras Vitórias", in Revista Exame, nº 59, jul. 1972, p. 60.

(5) Cf. "Alimentos, Carne: exportação", in Brasil Industrial, 1973, vol. III, p. 229.

na entresafra , ligado às quotas de exportação , ou seja, o Brasil Central estoca 1 tonelada para cada 1,5 tonelada exportada, enquanto que no Rio Grande do Sul o estoque é de 1 ton. para cada 5 toneladas exportadas, além das quotas adicionais(1). Em 1.973 o Brasil exportou 80.000 ton. e em 1.974 enviou para o exterior 40.000 tons. de carnes frigorificadas e industrializadas(2). ~~(Fig. 37)~~ Os esforços de exportação em 1.971 e 1.972 refletiram-se no abastecimento do mercado interno, o que levou as autoridades federais a proibir as exportações em 1.973 e 1.974(3). Toda essa problemática do abastecimento interno reside nas apreciáveis quantidades de carnes frigorificadas remetidas para o exterior.

As condições favoráveis da economia internacional foram aproveitadas, porém a desproporção entre a potencialidade do rebanho nacional e a exportação acabou por ser refletida no mercado. As exportações de carne bovina de 1.973 para 1.974(janeiro-novembro) apresentavam uma queda de 80%, pois em 1.974 exportou-se apenas 19.000 toneladas em virtude das preocupações governamentais com o abastecimento do mercado interno e o arrefecimento do mercado externo(4).

Vários países europeus componentes da CEE(Comunidade Econômica Européia) suspenderam a importação por causa da política dos altos preços, uma vez que tinham em estoque 200.000 ton.(5) em fins de 1.974. Na Europa, as

(1) Cf. "Alimentos, Carnes: exportação", in Brasil Industrial, 1973, vol. III, p. 229.

(2) Cf. "Revista do Planejamento e Conjuntura", nº85, jan.1975.

(3) Idem.

(4) Ibidem.

(5) Ibidem.

IG 38

PESOS MÉDIOS DOS BOVINOS ABATIDOS NOS FRIGORÍFICOS
DO ESTADO DE S.PAULO

FONTE BOLETIM ZOOTECNICO Nº1, 1961, pg. 28

altos custos da terra e da ração animal levaram ao aumento da taxa de abate, tendo como consequência o super abastecimento . A este fato está aliado o aumento dos rebanhos nos últimos anos(1).

A análise do quadro 22, abaixo, referente aos pesos médios de bois abatidos desde a segunda - guerra mundial nos frigoríficos paulistas, nos revela as condições de desfrute do rebanho no Brasil Central pecuário principalmente.

1) 1.939/41	231,8kg.	4) 1.953/57	246,7 kg.
2) 1.942/44	225,7kg.	5) 1.958/60	240,5 kg.
3) 1.948/52	231,9kg.	6) 1.970/75	232,0 kg.

Fonte: Boletim Zootécnico, nº1, 1.961,p.28.

Como a baixa do peso do boi revela as condições de desfrute defeituoso do rebanho, com evidente comprometimento de sua produtividade, é possível comprovar que o nosso rebanho não se apresenta em condições de refletir as reais potencialidades , o que impede que o país venha a ser um grande exportador. Apenas as elevadas cifras do produto exportado, num período curto de tempo levaram a um falso raciocínio quanto a concretização das antigas esperanças. Basta verificarmos que os pesos médios dos bois nos períodos 1.939/41 , 1.948/52 e 1.970/75 correspondem aos menores pesos atingidos(fig.38).

Nota-se a recomposição natural dos estoques de bovinos no período de após guerra. Entre 1.948/52 e 1.953/57 o peso médio dos bois progrediu, encontrando-se

(1) Cf. "Revista do Planejamento e Conjuntura", nº 85, jan.1975.

em sua plena potencialidade de produção, crescendo as disponibilidades do rebanho bovino. Novamente a baixa do peso de bois, de 1.958/60, revela sintomas de mutilação no potencial de produção.

Por outro lado, o entusiasmo pela abertura da nova frente para pecuária na região Amazônica, beneficiada por empréstimos bancários do Banco Mundial para o desenvolvimento da pecuária nacional, se encontra arrefecido atualmente, por causa da pobreza dos solos e redução dos incentivos fiscais(1).

Enquanto este fator não contribuir satisfatoriamente, os frigoríficos continuarão a operar com certa capacidade ociosa, não podendo remodelar suas instalações e adaptando-se às exigências dos países importadores (2). Atualmente são poucos os frigoríficos que estão aptos a satisfazer as exigências das regulamentações sanitárias dos países importadores(3). No momento, por exemplo só a Swift-Armour de Livramento(RS) tem condições de exportar para a Inglaterra, um dos mercados mais exigentes do mundo(4).

De alguns anos para cá, os enlatados passaram a ganhar importância no mercado internacional de carnes.

O Comércio de congelados e enlatados:

Do total de carnes exportadas em 1.972

(1) Cf. "A Luta para Fabricar Bois", in Revista Veja, 10/10/1973, pp.66-78.

(2) Cf. "Alimentos, Carne:exportação", in Brasil Industrial, Banas, vol.III, 1973,p.230.

(3) Idem, p.229.

(4) Ibidem, p.229.

FIG. 39 PRODUTOS EXPORTADOS PELOS FRIGORÍFICOS DE S PAULO E ARREDORES

(5) Cf. "Alimento, Carne:exportação", in Brasil Industrial-Ba-
nas, 1973, vol. III, p. 230.

(47.310.081 quilos) pelos frigoríficos da aglomeração restrita da metrópole paulistana(Bordon, Swift-Armour e Comabra), dois produtos se destacaram: os congelados(1)e os enlatados(2) que foram remetidos principalmente para a Europa Ocidental(3) e Meridional(4) (fig.39 e tab.23).

Os congelados para a exportação produzidos por Jandira foram destinados a Espanha, Grécia, Suíça, França e Itália em 1.972/73 e os de Cotia tomaram a direção da Itália e Suíça que foram os maiores compradores em 1.970, 71 e 72.

O crescimento rápido do comércio de enlatados, pré-cozidos congelados e cortes selecionados - está transformando a composição das exportações brasileiras(5). Esta transformação pode ser notada quando comparamos as exportações de 1.970-71, cujo volume foi praticamente o mesmo (115.000 tons.)(6). Mas enquanto as exportações de 1.970 renderam US\$ 86,1 milhões, as de 1.971 foram de US\$ 151 milhões(7). Houve um incremento maior dos enlatados

No futuro, grande parte das exportações brasileiras de carnes será constituída de industrializados conforme assinalou J.A. Senosain, pois os países desenvolvidos, onde a mão de obra é cara e especializada preferem produtos acabados (8). Como consequência, a participação per-

(1) Os congelados sem osso representaram 47,59%(22.516.465 kg.) e com osso 24,55%(11.619.913 kg.)

(2) Os industrializados representaram 27,79%(13.152.519 kg.)

(3) A Europa Ocidental importou 37,04%(17.524.737 kg.)

(4) A Europa Meridional importou 21,47%(10.158.251 kg.).

(5) Cf."Alimento, Carne:exportação", in Brasil Industrial-Banas, 1973, vol.III, p. 230.

(6) Idem, p.230.

(7) Ibidem, p.230.

(8) Ibidem, p.230.

centual de carne verde em carcaças exportadas, diminuiu. Há preferência pelos produtos industrializados por parte dos importadores, que os consideram mais seguros para a saúde, e tem um volume menor, em 40% e 40% a mais nos preços(1). Em 1.973, dos Estados do Brasil Central pecuário, o Estado de S.Paulo exportou 25.000 tons. em enlatados, enquanto que nos sete primeiros meses de 1.974, enviou para o mercado , 21.000 ton. de carnes enlatadas(2).

Por outro lado, devemos considerar a produção de enlatados no conjunto nacional, uma vez que as grandes empresas frigoríficas estão presentes também na Campanha Gaúcha, a exemplo do que ocorre com o Bordon e A. Antunes, tendo em mente as tendências às especializações no atendimento aos mercados.

Assim, o grupo Bordon conquistou novo "record" nas exportações, em março de 1.972 dos quais 53% eram constituídos pelos produtos industrializados(3). O grupo incrementou esse setor e produziu 175.000 enlatados por dia em 1.975/76, dos quais 75% eram destinados ao exterior: Itália, EUA, Alemanha, Holanda e Inglaterra, sobretudo(4). O incremento do setor de enlatados levou o grupo em 1.975/76 a produzir parte de sua lataria; começou produzindo 10.600 latas em fins de 1.975 e, em 1.976, 90.000, o que correspon

-
- (1) Cf. "Bons Tempos para os Frigoríficos", As Primeiras Vitórias", in Revista Exame, nº 59, jul. 1972, p. 58.
 - (2) Cf. "Frigoríficos é Preciso Importar", in Revista Banas, 13-18/out/1975, pp. 10-12.
 - (3) Este "record" correspondeu a US\$ 3.134.787, cf. Diário de São Paulo, 15/abril/1972.
 - (4) Esta cifra corresponde a entrada na fábrica de 70 ton./diárias procedentes das filiais de Pres. Prudente, Campo Grande e Antonio Prado, que envia 50% da sua produção total (2.535.861 kg.) para industrialização em S. Paulo, enquanto que a unidade de Bagé também do grupo Bordon abateu 27.067 cab. (1973) das quais 23.220 foram destinadas ao frio e conserva para exportação.

de apenas a 50% das necessidades da empresa. Os outros 50% são adquiridos da Swift-Armour e Matarazzo, em proporções iguais.

A unidade de Utinga , em Sto. André, do grupo A.Antunes produz poucos enlatados(1) enquanto que as unidades de Livramento e Rosário(RS)(2) são especializadas neste setor.

Em 1.972/73 o grupo Swift-Armour incrementou suas remessas no mercado exterior em 112,5% em relação a 1.970/71, sendo estas realizadas principalmente para a Europa Ocidental e EUA(3).

A Comabra destina os quartos trazeiros para a exportação e a ponta-de-agulha para a industrialização (enlatados); 50% permanece no mercado interno e a outra metade toma o destino do exterior.

A Comabra, após 1.970, conquistou novos mercados no exterior daí suas exportações serem formadas principalmente de produtos industrializados(enlatados e extratos de carnes) que projetaram seu faturamento, passando de 10% em 1.969, para 25% em 1.974(4). Os mercados tradicionais da Comabra são os EUA, Itália, Holanda, Bélgica, Suíça, Espanha, sendo Israel seu principal importador de carnes bovinas. Após 1.970 a empresa ampliou sua área de suprimentos no exterior: Oriente Próximo, Jordânia, Hong Kong, Caribe, Zaire , Costa do Marfim e Ghana. Em 1.975, o

(1) Apenas 809.906 kg., em 1972, cf. dados do DIPOA-SP.

(2) A unidade de Livramento abateu 82.014 cab. em 1973 das quais 67.516 foram destinadas ao frio e a conserva e a unidade de Rosário do Sul abateu 55.203 cab., das quais 50.726 tomaram o destino do frio e conservá, tendo suas fábricas exportado 5.522.991 kg. Cf. "Boletim de Carnes", nº 9/1974, Instituto Riograndense de Carnes, P.Alegree

(3) Em 1970-71, o volume de vendas para o exterior foram de US\$ 22.971.000 e em 1972-73 US\$ 48.821.000, cf. "Panorama Econômico, 1974, in O Globo, 10-4 a 17-4-1974, p.73.

(4) Cf. "A Comabra tem Novo Diretor", in Revista Exame, nº 93, jul. 1975, p. 17.

Oriente Próximo adquiriu da Comabra 101.000 caixas de enlatados(1). A Comabra está negociando com o Líbano, Jordania, Kuwait e Iraque.

Na Europa, as exportações de produtos bovinos penetram por três portos: Gênova, Londres e Rotterdam que é o maior importador e distribuidor de enlatados para mais de 10 países(2).

Os produtos produzidos pelos frigoríficos da Grande S.Paulo e que visavam o mercado internacional principalmente, sofreram modificações desde a primeira guerra até os tempos atuais.

A evolução do mercado e a re-valorização dos produtos e subprodutos - as especializações.

Os gigantescos estabelecimentos estrangeiros de início abatiam bovinos, suínos e outros animais, aproveitando a matéria-prima (suínos) abundante no interior paulista, mineiro e paranaense. O frigorífico Wilson (Osasco) chegou a abater 2.000 suínos/diários em 1933; a unidade da Swift-Armour localizada em Utinga, Santo André tem capacidade para abater 1.000 suínos/dia e a Armour 3.000/dia, tendo chegado a abater 1.200 cab./dia, de 1935 a 1945.

Aos poucos, a partir de 1935 diminuíram os abates de suínos. Isso se deu em parte devido ao baixo rendimento do aproveitamento dos animais de pequeno porte,

(1) Cf. "Com Abraço", nº 25, março-abril, 1975.

(2) Cf. "Com Abraço", nº 15, março, 1974.

permanecendo estes estabelecimentos apenas com abate de bovinos ou montando outra unidade de abate especializada em suínos, como é o caso da Cia. Wilson que, em 1950, instalou em Ponta Grossa (PR) uma unidade de abate, sendo a industrialização dos produtos suínos feita basicamente na unidade de Osasco.

Fato idêntico também se observou com relação aos frigoríficos menores, tais como Cotia, Jandira e Piracicaba.

A produção de uma gama variada de produtos: carnes resfriadas, congeladas, charque, enlatados, embutidos, adubos, sebo e graxas caracterizaram as gigantescas firmas estrangeiras, enquanto que os estabelecimentos dos arredores da Grande São Paulo: Guapeva, Piracicaba, Cotia, Sta. Mônica, Itapevi, Jandira e Valinhos produzem basicamente carnes congeladas, resfriadas, miúdos e farinhas de osso, carne e sangue.

A partir de 1957-60 os estabelecimentos frigoríficos modificaram ainda mais a linha de produção, especializando-se. Diminuíram a produção de charque. A Swift, em 1957 e a Wilson a partir de 1960 (1), reduziram a produção de charque em 75%, com a entrada de concorrentes, como por exemplo o frigorífico Mouran de Andradina (SP).

(1) Por volta de 1960 esta empresa era grande produtora de charque (80 ton./diárias) durante 6 a 7 meses do ano, com abate de 500 cab./dia. O charque era destinado principalmente para Recife, Salvador, Maceió, Cabedelo. Cf. entrevista na Comabra, 5/jul./1976.

Os produtos de charque e salsicharia ' passaram a ser feitos por terceiros, que são os elaboradores, abastecidos sobretudo pelos frigoríficos das áreas de engorda. (1)

Parte da produção dos frigoríficos do Oeste de São Paulo, Norte do Paraná e Sul de Mato Grosso ' (quartos trazeiros, dianteiros e ponta de agulha) é adquirida pelo Bordon, Comabra (2) e Swift-Armour (3) para atender o aumento da industrialização de enlatados. Desta maneira ' conseguem em parte corrigir o êrro das grandes distâncias ' que os separam das fontes de matéria-prima principal, o boi gordo.

Um outro fato a ser notado em relação ' à Comabra é que, até 1969, as possibilidades de exportação ' consistiam na produção de carcaças inteiras; porém, a partir de 1971 ocorreu a supressão dessas carcaças e se intensificou a venda de produtos industrializados: carnes congeladas, cortes congelados selecionados ao mesmo tempo em que se verifica, a partir de 1975, a introdução de uma nova linha de produtos: frutas e legumes. O grupo Azevedo Antunes, há 20 anos produz enlatados de vegetais, assim como também ' o frigorífico Anglo de Barretos que desde o início possui ' esta mesma linha de produção. A produção de enlatados tornada

-
- (1) Por exemplo o frigorífico de Patrocínio, no Triângulo mineiro forneceu carnes para os estabelecimentos elaboradores de Cajamar, Frigobrás, Trimin. Cf. entrevista realizada no estabelecimento em 18/1/ 1974.
- (2) Em 1973, por exemplo, a Comabra adquiriu 10.000 ton. de carcaças de terceiros, tais como: Araguari, Jandira, Vale do Rio Grande. Cf. informações na Comabra, out. 1973.
- (3) A Swift-Armour em 1972 comprou 3.000 dianteiros/mes do Guapeva de Londrina e do Matel de Campo Grande. Cf. entrevista no frigorífico Guapeva de Londrina, out. 1971.

-se assim uma característica somente das grandes empresas ' frigoríficas, que dispõem de recursos próprios e acesso aos financiamentos bancários para a aquisição de equipamentos ' importados, podendo desta forma atuar no mercado exterior ' de maneira estável lucrativa. Isso acontece mesmo quando dis põe de estoques de gado bovino de procedência bem distante ' dos grandes centros consumidores.

V - CONSEQUÊNCIAS ESPACIAIS LIGADAS À ATIVIDADE FRIGORÍFICA

I - A localização industrial e o "modelo" de Chicago.

- a) Os fatores de localização industrial
- b) A localização após o "modelo" de Chicago

II - Tendências atuais e a localização de novos frigoríficos na Grande São Paulo e arredores.

III - As relações residência-trabalho.

- a) Distribuição geográfica da mão-de-obra
- b) Os Meios de transporte e os itinerários

IV - A Marca dos frigoríficos na Paisagem

V - CONSEQUÊNCIAS ESPACIAIS LIGADAS À ATIVIDADE FRIGORÍFICA

A atividade frigorífica na Metrôpole paulista e arredores teve início num espaço restrito que foi aos poucos sofrendo transformações, principalmente depois de 1970-71. Foi a partir daí que houve a maior expansão no setor, traduzida em reformas e ampliações de suas instalações, o que modificou sua aparência, tanto interna como externa.

A atividade frigorífica se caracteriza pelo pequeno dinamismo em relação à organização espacial, quer pela morfologia das suas instalações, quer pela atração de outras indústrias integradas aos estabelecimentos frigoríficos ou mesmo pela insignificante fixação da mão-de-obra.

No que diz respeito à morfologia das instalações, nota-se a disposição em andares da indústria de desmontagem: abate-desossa-refrigeração-industrialização. (1) Em ordem decrescente, temos nos últimos andares a fase de abate e desossa, nos andares intermediários a fase da industrialização (enlatados, embutidos, etc.) e no andar térreo as câmaras frigoríficas.

-
- (1) Em ordem, a unidade principal do conjunto de construções do frigorífico Wilson possui quatro andares, cf. "A Continental Products Co", in "Noticias Diversas", O Estado de São Paulo, 24/9/ 1914, p.5. O antigo aglomerado de construções da Armour ocupou 20.000 m² em sete pavilhões de cinco andares, cf. "Cia Armour", in "Noticias Diversas", O Estado de São Paulo 7/6/1918, p.5.

Como consequência desta disposição em andares integrados, a produção de enlatados ou de carnes resfriadas não apresenta retrocesso nas suas fases de elaboração.

Os estabelecimentos frigoríficos que possuem a seção de industrializados estão localizados no aglomerado restrito de S. Paulo, correspondendo à área compacta da Metrópole. Já nos estabelecimentos localizados na periferia a unidade principal do conjunto de construções obedece ao mesmo esquema, porém mais simples, pois não realizam a industrialização das carnes. O que nos chama a atenção no plano das construções é a homogeneidade arquitetônica do conjunto principal, não havendo nenhuma preocupação com a estética industrial. Jardins, recuos, elementos vazados, etc estão totalmente ausentes deste tipo de indústria. (Fotos 3 e 4)

Este fato pode ser observado em todos os estabelecimentos por nós visitados, fazendo exceção apenas o estabelecimento de Vinhedo, pertencente ao grupo Garcia, que apresenta o bloco de construções no meio de extensão gramado. Quer no aglomerado metropolitano, quer nos seus arredores há concentração da atividade industrial.

I - A Localização industrial e o "modelo" de Chicago.

A análise das folhas topográficas referentes à Grande S. Paulo e arredores mostra-nos a concentração dos estabelecimentos frigoríficos na porção Noroeste-Oeste-Sudoeste dos eixos ferroviários principais na entrada

da Grande S.Paulo e arredores (EFS e EFSJ): Comabra, Bordon Guapeva (Jundiaí), Jandira e Itapevi. (1) Faz exceção a Swift-Armour, na saída para Santos, junto aos trilhos da EFSantos Jundiaí.

A rodovia Anhanguera, a partir de 1960, passou a comandar a localização da atividade frigorífica nas porções iniciais das rodovias (por ex.: Vinhedo e Valinhos).

A Raposo Tavares também exerceu atração nos frigoríficos Santa Mônica e Cotia.(2) Esta tendência de extravasar a localização da atividade frigorífica da Grande São Paulo para os arredores leva-nos a pensar numa tipologia regional da indústria, isto é, junto ao mercado consumidor.

Guardadas as devidas proporções, da mesma maneira que ocorreu a grande concentração industrial ao longo do eixo da EFSantos Jundiaí no trecho S.Caetano-Utinga-Santo André na dependência do porto de Santos, os frigoríficos se concentraram na porção Oeste. Aí o leque de ferrovias que procede do interior se estreita em demanda da capital. A grande concentração de frigoríficos na cidade de

(1) As folhas topográficas do ICG de S.Paulo, 1972(1ª edição) estão na escala de 1:50.000;

(2) Distanciando apenas 6 km de Itapevi, Cotia se beneficiou inicialmente do transporte ferroviário para os bois gordos, enquanto que o Santa Mônica se ligou, desde o início, à rodovia

São Paulo foi iniciada com os frigoríficos estrangeiros que preferiam esta cidade atraídos pela presença de fatores semelhantes com a cidade de Chicago que lhes servia de centro para todas as decisões comerciais.

Os primeiros estabelecimentos frigoríficos no Brasil Central pecuário surgiram de iniciativas nacionais locais: em Barretos, em 1913, a Cia. Frigorífica e Pastoril; em Santos, em 1916 a Cia. Frigorífica de Santos e por esta mesma época o de Barbacena (Sul de M.Gerais).

Dos três estabelecimentos, dois surgiram nas áreas de engorda, (Barretos e Barbacena) e um, no porto de Santos e vinculados a interesses locais, caracterizando-se por terem um porte e um determinado raio médio de abastecimento em gado bovino, todos ligados apenas à uma área de invernada: Barretos e Sul de M.Gerais.

Entretanto, com a instalação das gigantes empresas estrangeiras principalmente nos arredores da Capital paulista, (Wilson, Armour e Swift) e na Guanabara (Anglo), o esquema de localização industrial inicial foi superado pela concorrência dos grandes frigoríficos estrangeiros e, com eles, o surgimento de um novo esquema de localização: o "modelo" de Chicago, que é típico de grandes empresas específicas. Caracteriza-se basicamente pela dimensão das unidades que são de grande porte (1) e pelo vasto

(1) De 1.000 a 3.000 bovinos e suínos/ dia, cf. "Relatórios Apresentados à Câmara Municipal de São Paulo".

raio de coleta de até 400 km aproximadamente. Essa segunda característica obedece a três diretrizes: 1) dentro deste raio de coleta, os grandes frigoríficos devem ocupar uma posição central, não no sentido geográfico, mas em relação às áreas de engorda; 2) a conexão deve ser fácil e não exclusivamente com uma área de engorda, mas com várias áreas de invernadas; 3) o centro será uma grande cidade, entroncamento de circulação ferroviária, não sendo necessariamente o maior mercado consumidor do país.

Este é o "modelo" de Chicago elaborado nesta grande cidade de entroncamento ferroviário, onde funcionam as sedes das Cias. Swift, Armour e Wilson.

Estas companhias acima citadas é que pressionaram as baixas das tarifas ferroviárias para produtos acabados, possibilitando assim a competição da indústria de enlatados na Costa Leste. (1) A atividade frigorífica norte-americana após Chicago se interiorizou ainda mais para Oeste, onde numerosos frigoríficos foram instalados. (2) Chicago tenta pressionar de novo a baixa das tarifas ferroviárias para o transporte de gado, estabelecendo concorrência com os mercados da porção mais Oeste que estavam próximos das pastagens naturais. (3) Após a criação

(1) Cf. R.C. Estall e R.O. Buchanan, "Matérias-Primas, Mercados e Custos de Transferência na Localização Industrial," in Atividade Industrial e Geografia Econômica, 1971, p. 26.

(2) Idem, p.26.

(3) Ibidem, p.26.

do "modelo" locacional pelos grandes frigoríficos estrangeiros nos EUA, este foi transferido para a Argentina, em 1910. A Argentina possui uma rede ferroviária em disposição radial a partir de Buenos Aires, cobrindo todo o Pampa.

A partir de 1914, o "modelo" foi transferido também para o Brasil e implantado nas metrópoles nacionais: Rio de Janeiro e S. Paulo, com fácil acesso aos portos exportadores. A onda de entusiasmo pelo surgimento dos primeiros frigoríficos-modelo, de origem estrangeira chegou a exagerar o futuro desta atividade na cidade de S. Paulo. Em artigos do jornal "O Estado de S. Paulo", declaravam que Chicago e S. Luiz (EUA) teriam que nos entregar o entreposto de carnes, auxiliados pelos próprios capitais norte-americanos. (1) O papel desempenhado por estes frigoríficos-modelo no povoamento e no enriquecimento do extremo Oeste americano também foi decantado: por que não iria ocorrer o mesmo em relação ao Oeste paulista e Estados vizinhos com a instalação de tal tipo estrangeiro de frigorífico? (2) O gerente da Cia. Armour declarou que S. Paulo seria a Chicago da América do Sul, prometendo vir a ser um dos maiores centros mundiais de carne, tal a onda de otimismo que envolveu os empresários americanos da atividade frigorífica. (3) Este oti

(1) Cf. J.C. de Lima, "A Indústria de Carne", in O Estado de São Paulo, 21/9/ 1914.

(2) Idem.

(3) Cf. "A Cia Armour", in "Noticias Diversas", O Estado de S. Paulo, 7 / 6 / 1918, p. 5.

mesmo era explicado pelas condições que se apresentavam: um rebanho numeroso e potencialmente em expansão no Brasil Central pecuário, mão de obra disponível e mal remunerada, acessibilidade fácil em transportes necessários ao deslocamento da matéria-prima, escoamento da produção com fretes baixos' e a ausência de medidas protecionistas estatais que dificultassem as exportações de carnes.

Para confirmar a construção e transferência dos "modelos" nascidos em Chicago, a propósito da instalação do frigorífico Wilson do Brasil - The Continental Products Co. nos arredores da Capital paulista (Osasco), Pandiá Calógeras, ministro da Agricultura, assim se expressou... "instalações de grande vulto moldadas nas mais completas das que existem em Chicago, com capacidade suficiente para atender o mercado interno e externo, cuja procura de carne é intensa e crescente" (1) - daí o papel importante desempenhado pela proximidade do porto de Santos.

O mesmo fato se repetiu com a Cia. Armour do Brasil, quando aqui em S. Paulo esteve o gerente, declarando que tiveram o cuidado de restaurar o antigo edifício com o mesmo caráter de sua arquitetura primitiva, conservando a nota de tradição ao lado de imponentes construções de moderna feição industrial que ali serão levantados (2).

(1) Cf. P. Calógeras, "Importantes Declarações do Ministro da Agricultura", in O Estado de São Paulo, 8/10/ 1914.

(2) Cf. "Cia Armour", in "Noticias Diversas", O Estado de São Paulo, 7/6/1918, p.5.

É interessante ressaltar que houve, não só a transferência do "modelo" locacional nascido em Chicago, com todas as suas características, mas também a transferência do estilo 'arquitetônico das suas construções. De acordo com o "modelo" locacional criado em Chicago e aplicado na Metrópole ' paulista, é interessante destacar os fatores de localização industrial dele decorrentes.

a) Os Fatores de localização industrial

1-O incremento considerável da pecuária bovina e suína, por volta de 1.920, no Estado de S.Paulo, era centralizado basicamente pela zona de Barretos, enquanto que grande parte do Oeste paulista permanecia em mata, potencialmente destinada à formação de invernadas para a engorda de bovinos (Alta Sorocabana, Alta Araraquarense e Noroeste). Ali as grandes empresas frigoríficas estrangeiras associadas a grupos estrangeiros adquiriram vastas propriedades rurais na década de 1.920, destinadas à engorda. Daí o gerente da Cia. Armour, não ter hesitado em investir em S.Paulo uma soma considerável de capital, pela confiança que lhe inspiravam os recursos naturais do país, uma vez que o nosso Estado já era possuidor de três concorrentes (Wilson, Barretos e Santos) (1)

De 1.930 a 1.940, a expansão das áreas de pastagens no Oeste paulista se processou ocupando parcial

(1) Cf. "Cia Armour", in "Noticias Diversas", O Estado de São Paulo, 7/6/ 1918, p.5.

mente as áreas de mata das regiões da Alta Sorocabana, Alta Araraquarense e Noroeste, enquanto que , na década de 1.940-50 se intensificou a ocupação das pastagens, extravasando - muito pouco os limites do Rio Paranã e Paranapanema. Por outro lado, enquanto o Oeste paulista era uma realidade nas décadas de 1.930 a 40 e de 1.940 a 50, em termos de ocupação por meio das invernadas para a engorda, o rebanho matogrossense e goiano era uma promessa, pois ainda poderia contar com os Estados de Mato Grosso e Goiás em gado magro e posteriormente em gado gordo, conforme informações obtidas com o gerente industrial da Cia. Swift-Armour de Utinga.⁽¹⁾ No "modelo" de Chicago a obtenção da matéria-prima está intimamente relacionada com os transportes²-As ferrovias que convergem para a Capital paulista ocupam melhor posição em relação às zonas fornecedoras de gado bovino, onde grande quantidade de matéria-prima é fator essencial para o funcionamento dos frigoríficos aí localizados. As zonas de invernadas são cobertas por uma densa rede ferroviária, disposta em forma radial em relação a S.Paulo - daí as opções por S.Paulo da localização feitas pelas Cias. Wilson (1.914), Armour (1.917) e Swift (1.943), em detrimento do Rio de Janeiro. Apenas a Anglo (em 1.917) optou pelo Rio de Janeiro, instalando-se em Mendes , contando com a área de engorda do Sul de M.Gerais.

No caso da cidade de S:Paulo, a localização dos frigoríficos até 1.950-55, desfrutou de uma posição - vantajosa, pois podiam suprir-se de todas as zonas de produção pela ligação ferroviária convergente para a Capital, dispondo

(1) Cf. entrevista realizada em 27/3/1976 com N.Charbel, gerente industrial da Cia Swift-Armour de Utinga.

de uma ampla área de retaguarda em suprimento, em torno de 400 a 500 km.

Este fato colocaria em sério perigo os estabelecimentos de iniciativa nacional que surgissem nas áreas de engorda da época (1950-55), pois dependiam apenas de uma zona ou sub-zona de suprimento de bois gordos.

Além disso, as gigantescas firmas estrangeiras gozavam de um sistema de frete baixo, por cabeça, para o transporte ferroviário de bovinos vivos. (1) Estas empresas eram organizadas para a exportação de carnes do Brasil Central Pecuário com recursos em capital, com capacidade tecnológica e estavam credenciadas para disputar vantajosamente a matéria-prima disponível.

O sistema de fretes vigente nesta época contribuiu para reforçar a localização de novos estabelecimentos junto ao aglomerado paulistano, monopolizando a atividade frigorífica, por parte dos grandes empresas estrangeiros. Isso colocava os frigoríficos localizados junto ao aglomerado carioca em posição desvantajosa em relação a S.Paulo, pois o gado bovino gordo coletado nas invernadas do Oeste paulista, destinado ao abate, iria abastecer primeiramente os grandes frigoríficos estrangeiros e, só secundariamente, os demais estabelecimentos do Rio de Janeiro. A Brazilian Meat Co.- Anglo por exemplo, localizada em Mendes (RJ) que realizava a sua coleta residual de bois gordos, em

(1) Cf. Bertha K. Becker, "Changing Land Use Patterns in Brazil: The Spread of Cattle Raising in S.Paulo", in *Revista Geográfica*, 1969, p.54.

virtude das excessivas taxas cobradas por bovinos que transpõem as fronteiras estaduais, adquiriu em Barretos, a Cia. Frigorífica Pastoril, funcionando como retaguarda de bovinos gordos de Mendes. (1)

A visão do risco que corria a Cia. Anglo S/A quanto à localização, em relação à matéria-prima, e a circulação ferroviária, serviu de exemplo para a Cia. Swift, quando pretendeu instalar uma nova unidade no Brasil Central Pecuário. (2) Em 1943, a Swift optou pela localização, junto ao mercado paulistano, seguindo o exemplo das Cias. Armour e Wilson, melhor localizadas quanto à obtenção de matéria-prima, em detrimento da cidade de Bauru (SP), embora aí pudesse se beneficiar da proximidade das duas áreas de engorda (Alta Sorocabana e Norceste) e da conexão ferroviária (EFS e EFNOB). (3)

A procura da Metrôpole paulista pela Cia. Swift em detrimento do Rio de Janeiro foi devido à decadência de sua área de engorda no Sul de M. Gerais, desde a primeira guerra. O gado bovino de corte daí se deslocou para o Nordeste e Norte mineiro, sendo que em 1940, esta última região engordou 150.000 cabeças. (4) Caso estivesse localizada no Rio de Janeiro, seria obrigada a procurar grande parte

(1) O frigorífico Cruzeiro, localizado no Vale do Paraíba, às margens da EFCentral do Brasil estava enfrentando idêntico problema de matéria-prima, cf. M.M. Guimarães, "O Empresário Nacional Ganha Terreno na Indústria", in Revista dos Criadores, 1962, p. 15.

(2) Cf. entrevista com diretor da Cia Swift-Armour, R.H.B. Paris 4/4/1975.

(3) Cf. M.M. Guimarães, "O Empresário Nacional Ganha Terreno na Indústria", in Revista dos Criadores, 1962, p. 14.

(4) Cf. "Boletim do Sindicato dos Invernistas e Criadores de Gado, Barretos", 31/1/1942, nº 73-A.

do seu suprimento em bois gordos no Oeste Paulista. (1)

Os diretores das grandes empresas frigoríficas que vieram se instalar em S. Paulo, exaltaram o importante papel que desempenharam as estradas de ferro paulistas no desenvolvimento e sucesso dos frigoríficos (2), facilitando trens especiais de gado bovino e suíno, rápidos e frequentes. O diretor da Cia. Armour, por exemplo, salientou a importância das Cias. Inglesa e Sorocabana, prevendo-lhes grande progresso. (3)

A Cia. Armour, dentro da Capital paulista, optou por uma localização entre a EFSorocabana e a São Paulo Railway, pois podia não só fazer as remessas de carnes congeladas para a exportação pelo posto de Santos como também trazer os bovinos gordos do interior. O mesmo fato é válido para a Cia. Wilson do Brasil localizada em Osasco - Pres. Altino, junto à EFSorocabana, que projetou a sua ligação com a S. Paulo Railway pela Lapa, em 1914. (4)

Como assinalamos acima, se a concentração da atividade frigorífica na Capital paulista até 1950-55 foi favorecida por uma estrutura de tarifas muito baixas por

-
- (1) Em 1940-41, por exemplo, o frigorífico Anglo de Mendes abateu 105.512 cab; 134.315 em 1942 todas procedentes da zona de Barretos, por ferrovia, cf. "Boletim da Associação dos Pecuáristas do Brasil Central, Barretos", 1/1/1943, nº 1.
 - (2) Cf. J.C de Lima, "A Indústria de Carnes", in O Estado de S. Paulo, 21/9/1914.
 - (3) "Aliadas naturais dos frigoríficos em S. Paulo a Cia Inglesa e Sorocabana tem em suas mãos a prosperidade desta empresa". Cf. "Cia Armour", in "Notícias Diversas", O Estado de S. Paulo, 7/6/1918, p.5.
 - (4) Cf. "Continental Products Co", in "Notícias Diversas", O Estado de S. Paulo, 24/9/1914, p.5.

cabeça de bovino transportada por ferrovia, por outro lado, estas estavam em posição desvantajosa, com grandes prejuí - zos acumulados.

Tomando-se o ano de 1951 para avaliar' em números, a ordem do "déficit" nas ferrovias paulistas, ' verifica-se que, de uma produção de 1.908.240 bovinos abati dos no Estado, cerca de 773.243 (40,5%) da produção foi trans portada pelas ferrovias estaduais, numa distância de 500-600 km., trazendo um prejuízo total de CR\$ 121.144.000,00. (1) De todas as ferrovias a EFSorocabana arcou com o maior vo lume do transporte bovino, pois, em 1951, transportou um total de 530.000 bois para diversos destinos, assumindo um prejuí zo direto de CR\$ 78.815.564,80. (2) A Cia. Paulista EF e a EF' Noroeste também possuíam um sistema de tarifas onde os fre tes eram reduzidos, altamente prejudiciais às empresas que faziam o transporte de bovinos das áreas de engorda para as áreas de abate da Capital de S. Paulo.

Na EFNoroeste, por exemplo, em 1953, o gado abatido pagava 20 vezes mais caro que o boi vivo, porém o prejuízo maior, evidentemente, recaiu sobre a EFSorocabana pois recebia quase 100.000 bois de outras regiões, em tráfego mútuo com a EFNoroeste e Paulista (3).

(1) Cf. J.B.Villares, "Localização de Novos Matadouros Frigorí ficos no Estado de S. Paulo", in Revista de Indústria Ani mal, 1957, p.220.

(2) Idem, p.220.

(3) Cf. O.Valverde, "Fundamentos Geográficos do Planejamento do Município de Corumbá", in Rev. Bras. Geogr., 1972, pp.116-117., citando H.B.Freitas, 1953.

Como se pode observar, tarifas mais caras para os produtos orientam a escolha da localização dos frigoríficos junto ao mercado (1), como taxas mais elevadas para matéria-prima, os deslocam para junto dela.

Os prejuízos da EFSorocabana com o transporte de bois gordos coletados ao longo de seu eixo e transportados para o abate em S.Paulo e Santos, podem ser acompanhados na tabela 24. (2)

Como se pode notar, o "déficit" aumenta violentamente a partir dos 600 a 700 km. (71.446 cabeças transportadas) com prejuízo na faixa de Cr\$ 15.741.697,18,0 que se verificou em virtude da expansão das áreas de engorda até os limites do Estado de S.Paulo, na sua porção Oeste. Se calcularmos a perda média por quilometragem, veremos que é de Cr\$ 269,23 por boi em distâncias entre 100 e 900 km. Para percorrer uma distância entre 500 e 600 km o "déficit" da EFSorocabana é de Cr\$ 171,04 por cabeça, passando a Cr\$ 321,89 em distâncias que vão de 800 a 900 km.

O sistema de transporte (ferroviário e rodoviário) permite receber fácil e regularmente a matéria-prima no caso de S.Paulo, como também facilita o escoamento do produto acabado pelo porto de Santos. Disso decorre a conveniência da proximidade de um porto na concepção

(1) Cf. F.E.Ian Hamilton, "Modelos de Localização Industrial", in Os Modelos Socio-Econômicos em Geografia, 1975, p.191.

(2) Nesta tabela não aparecem os bovinos recebidos das estradas de ferro Noroeste do Brasil, Paulista e outras e nem os cedidos à EFCentral do Brasil, com destino ao Rio de Janeiro.

do "modelo" de Chicago.

A indústria frigorífica, localizada de início nos centros urbanos próximos dos portos, teve sucesso porque era mais fácil e econômico fazer vir o gado bovino para os locais de abate do que transportar a carne congelada para os portos. (1)

Entretanto, o bovino tem um lastro inútil muito alto e na sua matança e industrialização praticamente perde 33,6% do seu próprio peso. (2) Os prejuízos do transporte ferroviário não são restituíveis pelas companhias frigoríficas, que saem vencedoras nesta luta, pois não afetam as suas economias mas sim o Estado, os criadores e invernistas. Somente desta maneira é concebível o saliente papel desempenhado pelas ferrovias no desenvolvimento desta atividade frigorífica em S. Paulo. Além das facilidades com a matéria-prima e os transportes era importante para o funcionamento do "modelo" de Chicago a extensão do aglomerado paulistano.-3- São Paulo é importante centro industrial concentrando mão-de-obra abundante, o que, aliado a atividade industrial da população paulistana, atraiu estas grandes unidades frigoríficas, produtoras de carnes congeladas e enlatadas. O frigorífico Wilson possuía 350 (1914) operários e a Armour (1921) cerca de 1000. Como se pode observar o fa -

(1) Para efeito de comparação a Cia Wilson em Osasco exportou 108.413 bovinos em 1918 enquanto que o frigorífico de Bartos, localizado junto a matéria-prima, distante do litoral exportou por Santos 39.949 bovinos. Cf. M. Guedes, "O Gado Bovino no Brasil", in "Notícias Diversas", O Estado de S. Paulo, 22/4/1919, p.4., publ. em "Notícias Econômicas", in Correio da Manhã, RJ.

(2) Cf. J.B. Villares e Colrs. "Localização de Novos Matadouros Frigoríficos no Estado de S. Paulo", in Revista de Indústria Animal, 1957, p.220.

tor mão-de-obra pesa na localização industrial uma vez que grande parte dos operários dos frigoríficos são açougueiros, que limpam a carne à faca.

Este "modelo" perdurou desde a primeira guerra até 1955 quando emergiu um novo esquema de localização da atividade frigorífica.

b) A Localização industrial após o "modelo" de Chicago.

Como já deixamos claro, toda vez que um produto acabado perder uma parcela importante do seu peso na transformação, é preferível localizar o estabelecimento industrial junto à matéria-prima (áreas de engorda) do que junto ao mercado consumidor.

Isto é tanto mais viável se considerarmos que as áreas de engorda evoluíram enormemente, respondendo ao crescimento populacional da Metrópole paulistana que a partir de 1955-57 vai extravasar as fronteiras estaduais, atingindo o Sul de M.Grosso, o Norte do Paraná, o Triângulo mineiro e o Sudeste goiano, aumentando as distâncias para 800 km a mais e tornando insustentáveis os custos dos fretes. Em consequência disso foi necessária a dispersão dos estabelecimentos frigoríficos pelas áreas de engorda.

Nessa ocasião (1955) há um aumento dos fretes ferroviários. A partir de 1962 o aumento ainda é maior, quando o transporte rodoviário passa a concorrer com o ferroviário que, mais organizado e mais rápido o sobrepuja.

Mesmo com estabelecimentos de grande porte, mas envelhecidos pelo comodismo das poderosas empresas frigoríficas estrangeiras, por causa da estrutura do "monopólio" exercido desde a primeira guerra mundial, até 1950-55 não conseguiam tais firmas estrangeiras evitar a dispersão da atividade frigorífica, o que aconteceu no entanto com elementos locais por iniciativa nacional, e que foi encabeçado por açougueiros e invernistas. Estes, por seu turno, se tornaram causa e efeito a um só tempo da expansão das áreas de invernadas, na medida em que aí entraram em atividade para abastecer as Metrôpoles nacionais, principalmente S. Paulo. (1)

Paralelamente a esta forte tendência dos frigoríficos em procurar as áreas de engorda a partir de 1955-57 verifica-se, por outro lado, a procura pela periferia da Metropole paulistana para a localização de novos frigoríficos. Isso porém se verificou em número menor que aqueles que se dirigiram para o interior: Itapevi (1957), Jandira (1961), Cotia (1962). Visaram a proximidade do mercado consumidor, onde a ferrovia (EFSorocabana) desempenhou fator importante na decisão locacional. Outro fator a ser considerado na divisão locacional das fábricas de Valinhos (1962), Sta. Mônica-Cotia (1966) e Vinhedo (1972) nos arredos

(1) O grupo Fialdini se instalou em S. Carlos, T. Maia em Aracatuba, Mouran em Andradina, Cabral em Assis, Bordon em Pres. Prudente, Antenor Duarte em Barretos, Laucidio Coelho em Campo Grande, Fresnel e Pres. Venceslau, Baggio em Paranavai, Zancopê em Jundiaí, Londrina e Goiânia, Sola em Tres Rios e Uberaba, Tafner em Patrocínio.

res da Grande S. Paulo é o das rodovias Raposo Tavares e Anhanguera.

Esses estabelecimentos acima citados realizam nessas localidades, situadas à margem da estrada de ferro e da rodovia, operações de abate, desossa e refrigeração. (1)

Temos assim dois tipos de localização da atividade frigorífica: uma junto aos mercados consumidores (com menor número de estabelecimentos) e outra junto às áreas de invernadas. Os dois tipos de localização geográfica apresentam vantagens e desvantagens.

Os frigoríficos instalados junto à matéria-prima apresentam vantagens que os estabelecimentos localizados na Metrópole paulista e arredores não possuem.

Foi enfatizada, a partir de 1955-57, a opção por parte dos empresários em favor dos pontos de menores custos de operação, constituindo um dos elementos capazes de interferir na segurança e estabilidade da atividade do estabelecimento frigorífico nas áreas de engorda. O transporte da matéria-prima confirmou-se, portanto, como fator dominante, de muito peso, nas localizações dos frigoríficos junto à matéria-prima.

Obtêm-se o ponto de menor custo de transporte combinando-se o deslocamento da matéria-prima

(1) Tal idéia não está presente, em parte, nas conclusões generalizadas encontradas no trabalho intitulado "Aspectos Locacionais da Indústria de Carne no Brasil Central Pecuário", onde é afirmado que só áreas de engorda atraem essa atividade, enquanto a Metrópole chama os frigoríficos que produzem enlatados. Cf. M. Miranda e M. Brito, "Aspectos Locacionais da Indústria de Carne no Brasil Central Pecuário", III Congresso Brasileiro de Geografia, Belém, PA, 1974, pp. 179-184.

(bovinos gordos) e a distribuição dos produtos para o mercado metropolitano. (1) Sob este aspecto a localização tradicional da atividade frigorífica constitui uma antítese locacional: as áreas de engorda (matéria-prima) se encontram distantes dos grandes mercados consumidores (de 500 a 800 km e mais).

É interessante que os primeiros "modelos" locacionais dedicaram grande interesse às políticas de preços da tonelada-quilômetro (peso x distância x taxas de transporte para várias localizações) determinando os menores custos de produção, como salientou Launhardt (1885). (2) Alfred Weber mostrou a coincidência entre a localização do menor custo em transporte e o lucro máximo (3). Isso não é, entretanto, aplicável para os padrões de localização da atividade frigorífica específica, quando estão localizadas dentro ou próximos das áreas de engorda. No entanto, as áreas apresentam desvantagens em relação aos estabelecimentos localizados junto ao mercado consumidor.

O modelo de Weber foi reformulado, aproximando-se mais da realidade, pois o critério de tonelagem - distância de transporte foi substituído pelo critério que compara o valor e o peso, a mudança de peso no processamento

(1) Cf., F.E. Ian Hamilton, "Modelos de Localização Industrial", in Modelos Sócio-Econômicos em Geografia, 1975, p. 186.

(2) Idem, p. 185.

(3) Ibidem, p. 186.

e as taxas de volume, perecebilidade, fragilidade e frete (1) No caso específico da indústria de carne bovina, a consideração resíduos inúteis é relevante, tendendo as indústrias frigoríficas a se localizar mais próximo das áreas de produção de bovinos para corte.

Por outro lado, o jogo das tarifas e as facilidades de transporte podem distorcer os padrões locacionais, quando as taxas de frete forem mais altas para os produtos em vez da matéria-prima, tendendo a concentrar as indústrias nos centros de mercado (2). Inicialmente foi o mercado consumidor que comandou a localização mas, após 1955, as áreas de engorda começaram a atrair este tipo de indústria.

Os estabelecimentos frigoríficos contíguos às áreas de engorda, por iniciativa de empresários locais a partir de 1955, foram construídos com capacidade para um abate médio de 400 a 500 cab./diárias, e não mais estabelecimentos de grande porte, a exemplo da Wilson e Armour. Estas unidades por terem uma capacidade média de abate operam em pequenos raios de coleta (100-150 km), conseguindo com isso a redução de tempo entre a compra do bovino gordo o abate e a venda da carne (3).

(1) Cf. F.E.Ian Hamilton, "Modelos de Localização Industrial", in Modelos Sócio-Econômicos em Geografia, 1975, p. 190.

(2) Idem, p.191.

(3) Cf. A.Mamigonian e Outros, "Notas Sobre os Frigoríficos do Brasil Central Pecuário", in Boletim Paulista de Geografia, 1976, jun., p.13.

A exemplo das vantagens em relação aos estabelecimentos localizados junto à matéria-prima, acima ' propostas, tomamos o caso do grupo Bordon. Quando adquiriu ' o estabelecimento da Armour na Capital, em 1964, ali operou-se apenas por quatro meses, em virtude do custo do frete, pois uma carreta de carne frigorificada equivale a cinco caminhões de bois vivos. Ao mesmo tempo ocorre a quebra de peso, que é de 3 kg. entre Presidente Prudente e S. Paulo, acrescida da de longa de um dia de viagem entre Presidente Prudente e a Capital paulista. Daí ter cessado o abate em S. Paulo e se iniciado em Pres. Prudente.

A mão-de-obra é outro fator básico que pesa no custo da produção, pois a indústria da carne ocupa um grande número de operários. Menos do que a matéria-prima, é no entanto, um fator relevante na localização da indústria.

Com relação à mão-de-obra, no caso da indústria da carne, há a feliz coincidência de não haver ' grandes problemas de arregimentação da mesma nas proximidades das áreas de engorda. Portanto, dadas as condições que já foram apontadas de frete, perda de peso e delonga no ' abate, parece bem claro que, na atual conjuntura, em que as áreas de engorda estão bem servidas pela rede de transporte ferroviário e rodoviário, a atração mais lógica seja para a matéria-prima. Mesmo porque a grande expansão da metrópole tende a expulsar uma atividade que, além de necessitar à reasponderáveis para a sua instalação, é de certa forma repelida pela população, dado o caráter poluente da mesma.

Parece-nos portanto que não foi apenas a matéria-prima que atraiu a nova localização de indústrias na área de engorda mas também a mão-de-obra menos onerosa ali presente e os fatores de repulsão da metrópole que se foi agigantando em megalópolis.

Nesse sentido voltamos aqui a chamar a atenção sobre o trabalho já citado "Aspectos Locacionais da Indústria de Carne no Brasil Central pecuário", em que as autoras, com base na teoria de A. Weber, dão ênfase apenas ao transporte na atual locação da indústria nas áreas de engorda. A nosso ver é uma visão unilateral e uma tentativa de adequar uma teoria geral a um caso específico.

De outro lado, há o reverso da medalha, isto é, desvantagens de localização nas áreas de engorda, que poderiam ser apontadas, tais como:

1-grandes investimentos em vagões ferroviários e caminhões frigoríficos para o transporte de carne. (1) Isto representa pesados gastos com manutenção, desgaste de material rolante que cresce à medida que os trajetos a vencer entre os pontos de abate e consumo se distanciam;

2-as instalações em duplicata, que consistem nos entrepostos equipados com câmaras frias nos mercados de consumo, onerando as empresas localizadas junto à

(1) Cf. J.B.Villares e Colrs. "Localização de Novos Matadouros Frigoríficos no Estado de S.Paulo", in Rev. Ind. Anual, 1957, p.230.

matéria-prima. Por exemplo, em 1955, o FRIMA de Campo Grande (MT), investiu na Capital paulista CR\$ 22.000.000,00, o que apresentou 100% do capital investido (1) na unidade de Campo Grande (MT), enquanto que o MOURAN de Andradina (SP) investiu CR\$ 50.000.000,00 em nove câmaras frigoríficas na Capital de S. Paulo. (2) Os estabelecimentos localizados junto à Metrópole paulista não necessitam realizar tais investimentos.

Mesmo assim, as desvantagens apresentadas, em relação à instalação dos frigoríficos nas áreas de invernadas, não sobrepujam as vantagens destacadas pelos empresários, junto à matéria-prima.

Assim os frigoríficos mais antigos localizados na Metrópole paulista e arredores não poderão permanecer por muito tempo indiferentes a este novo esquema de localização geográfica dos frigoríficos.

II - Tendências atuais dos Frigoríficos da Grande S. Paulo e arredores.

A partir de 1957-60 a localização dos frigoríficos no aglomerado paulistano vai se tornando cada

(1) Cf. J.B.Villares, é Colrs., "Localização de Novos Matadouros Frigoríficos no Estado de S. Paulo", in Rev. Ind. Animal, 1957, p.230.

(2) Idem, p.231.

vez mais anti-econômica e os estabelecimentos vão sofrendo transformações. (1) Essa é uma característica mais acentuada nos antigos e gigantescos estabelecimentos estrangeiros (Wilson, Armour e Swift), envoltos pela aglomeração urbana. Estas transformações consistem no encerramento de suas atividades como abatedouros, o que ocorreu, por exemplo, com a Cia. Armour, em 1964, comprada pelo grupo Bordon que cessou os abates, incrementando a industrialização (enlatados) e funcionando como entrepostos com câmaras frias. Por outro lado, ocorreu a diminuição dos abates, como é o caso dos estabelecimentos da Comabra e Swift-Armour incrementando-se o setor de industrializados.

Em ambos os casos, ocorreu a diminuição do número de abates (500-600 cab./dia), o incremento dos industrializados (enlatados) e a aquisição de parte de produção de carcaças de frigoríficos do interior: Norte paranaense, Sul matogrossense e Oeste paulista.

Uma outra transformação importante verificada nos antigos frigoríficos estrangeiros a partir de 1970-1973 é que, ao passar para as mãos dos empresários nacionais, os grandes estabelecimentos de produção de enlatados receberam enormes somas de investimentos, dinamizando o setor, adquirindo abatedouros nas áreas de engorda, em virtude de fretes insustentáveis que tiveram que arcar para su

(1) Cf. A. Mamigonian e outros, "Notas Sobre os Frigoríficos do Brasil Central Pecuário", in Boletim Paulista de Geografia, jun., 1976, p.13.

primento de matéria-prima nas unidades localizadas na Capital.

Assim é que o grupo Azevedo Antunes, em 1973, adquiriu 75% das ações do frigorífico Caiapó-Uberlândia (MG) para atender a industrialização e depósito da unidade de Utinga-Santo André (Capital) e parte do mercado guanabarrino, assim como um outro, sob contrato, em Canoas, próximo de Porto Alegre (FRIGOSUL). Este último foi destinado ao abastecimento do mercado gaúcho.(1)

Já a Comabra, desde 1972, pretendia construir em Aquidauana (MT) um abatedouro com capacidade para 500 cab./dia, eliminando assim a compra de carcaças. Tal produção seria enviada para industrialização na unidade de Osasco onde também há abate, em menor escala.(2)

A reforma do matadouro de suínos de Ponta Grossa, pertencente a Comabra, com financiamentos do ENDE, é para evitar a total dependência em relação à unidade de Osasco (SP) no tocante à industrialização, eliminando o frete desnecessário dos sub produtos para S. Paulo. Na mesma unidade de Ponta Grossa é realizado o abate e a industrialização de suínos para exportação pelo porto de Paranaguá, evitando a dependência em relação a S. Paulo, no que diz respeito à industrialização (3)

(1) Cf. "Relatório da Swift-Armour", in Diário de São Paulo, 15/jul./1973, p.13.

(2) Cf. "Com Abraço", março-abril, 1973.

(3) Idem.

PROCEDÊNCIA DIÁRIA DOS OPERÁRIOS DOS FRIGORÍFICOS
BORDON E JANDIRA
I. 976

De outro lado, apesar da localização dos frigoríficos junto à Metrôpole paulista e arredores estar superada nos dias atuais, ainda se nota alguma preferência pela instalação de unidades de abate junto ao mercado paulistano. É o caso do frigorífico Piracicaba (Bom Beef) que montou uma nova unidade em Vinhedo, em 1975, desfrutando assim da maior proximidade da Metrôpole paulista. Este estabelecimento recruta grande parte de seus operários na cidade de Vinhedo, que dista 3 km do frigorífico.

III - As Relações residência-trabalho:

a) A Distribuição geográfica da mão-de-obra.

O exame da carta do fluxo dos operários dos dois estabelecimentos por nós elaborada (Fig.40) revela uma característica interessante: os frigoríficos localizados nos arredores paulistanos (Jandira, Itapevi, Cotia) se comportam de maneira diferente em relação aos frigoríficos localizados no aglomerado metropolitano, no que diz respeito a mobilidade dos operários, pois, enquanto a maior parte da mão-de-obra para o estabelecimento do Bordon procede de fora do aglomerado paulistano, a maior parte que trabalha nos frigoríficos da periferia paulistana vem do próprio local.

Assim temos no estabelecimento de Jandira um total de 396 operários, dos quais 62,87% (249 op.) são procedentes do próprio município. (1) Daí o papel importante

(1) Os restantes 37,13% dos operários do frigorífico Jandira tem suas residências em Itapevi(44 op.), Osasco(18 op.), Carapicuíba(10 op.) e Barueri(23 op.).

desenvolvido pelos arredores metropolitanos, principalmente na faixa contigua a EFSorocabana, onde se concentra numerosa mão-de-obra. Fato idêntico foi constatado no frigorífico Itapevi e Cotia.

No caso do grupo Bordon, localizado na V.Anastácio, de um total de quase 3.000 operários, a amostragem de 17% (500 op.) nos revela que mais de 60% (306 operários) são procedentes dos municípios contíguos, caracterizando-se sua mão-de-obra por ter uma significativa mobilidade espacial. (1) Tal mobilidade é devido, em grande parte, à localização suburbana de residências operárias, atraídas ali pelo grande desenvolvimento industrial, principalmente no caso de Osasco-Pres.Altino.

Inicialmente eram sobretudo os operários das fábricas que procuravam ali fixar residência, em virtude da proximidade do local de trabalho e devido em parte à aquisição de casas por parte da Cia.Wilson para os seus primeiros 350-400 operários. (2), por volta de 1914, quando iniciou suas atividades.. Isso levou P.Petrone a assinalar que a Cia.Wilson contribuiu para a formação do aglomerado urbano de Pres.Altino(3)Posteriormente, Osasco passou a ser procurada pela possibilidade de serem encontrados ali

(1) Osasco(185 op.), Carapicuíba(43 op.), Itapevi(20 op.) e Barueri(20 op.).

(2) Cf. "A Continental Products Co", in "Noticias Diversas", O Estado de S.Paulo, 24/9/1914, p.5.

(3) Cf. P.Petrone, "Osasco", in A Cidade de S.Paulo, 1958, p.98.

terrenos baratos para a construção da casa própria ou locação. (1) Isto levou a disseminação da mão-de-obra para os dois grandes e mais antigos estabelecimentos frigoríficos: Bordon (antigo Armour) e Comabra (ex-Wilson).

Devido as grandes proporções do estabelecimento da Cia. Armour em 1918 falava-se da necessidade obrigatória da construção de uma vila operária dentro em pouco, pois estava distante do centro da cidade 12 km. (2) No entanto, isto não ocorreu sob a iniciativa da Cia. Armour, mas sim por iniciativa particular, atraídas não só pela Cia. Armour, mas também pela Sofunge e ambas deram início às vilas Anastácio e Jaguará (3) contíguos aos estabelecimentos, quando estas necessitavam dos primeiros operários. Porém, o seu desenvolvimento não esteve ligado ao estabelecimento da Armour.

A maior parte dos operários do frigorífico Bordon é procedente de aglomerações contíguas ao estabelecimento e limítrofes do município de S. Paulo (4) com o município de Osasco-Pres. Altino (5), com exceção do Jardim' Sto. Antonio (13 op.) que se localiza nos arredores do aglomerado urbano de Osasco, sendo esta a vila mais distante.

(1) Cf. J.R. Langenbuch, "A Grande Metropolização Recente", in A Estruturação da Grande S. Paulo, 1971, p. 184.

(2) Cf. "Cia Armour", in "Noticias Diversas", O Estado de S. Paulo, 7/6/1918, p. 5.

(3) Cf. Entrevista no Frigorífico Bordon, 3/5/1976.

(4) V. Anastácio (21 op.), Mangalot (17 op.), Jaguará (22 op.) e Parque S. Domingos (11 op.)

(5) V. Mutinga (10 op.), J. Maria Helena (15 op.), V. Baroneza (27 op.), J. Piratininga (7 op.), J. Rochedale (10 op.).

do frigorífico Bordon.

As vilas de Jaguará, Mangalot, Piauí e Parque S. Domingos que abrigam um contingente relativamente grande de operários da fábrica do grupo Bordon se desenvolveram a partir de 1947, com a abertura da auto-estrada Anhanguera. (1)

Formaram-se, então, núcleos residenciais operários populosos e densamente construídos, graças aos sucessivos desmembramentos que foi sofrendo a grande propriedade rural de 2.420 ha., pertencente à Cia. Armour, que não conseguiu oferecer, durante muito tempo, resistência à força violenta da expansão urbano-industrial, traduzida em loteamentos, como o que ocorreu com o loteamento residencial do Parque Novo Mundo, em 1954. (2)

Após 1964 surgiram os estabelecimentos da Leco e Maizena em terrenos adquiridos do grupo Bordon. Fato idêntico também ocorreu com a propriedade de 242 ha. da Cia. Wilson que, aos poucos, foi sofrendo desmembramento com o loteamento do Parque Continental ao lado da ferrovia e o aparecimento de indústrias na via de acesso para Osasco-Av. dos Autonomistas (terrenos da Eternit, por exemplo). (3)

Desta maneira se processou a integração à metrópole dos estabelecimentos frigoríficos Wilson e

(1) Cf. J.R. Langenbuch, "A Grande Metropolização Recente", in Estruturação da Grande S. Paulo, 1971, p. 211.

(2) Cf. Entrevista no Frigorífico Bordon em 9/3/1976.

(3) Cf. "Com Abraço", nº 20, agosto, 1974.

Armour principalmente, descaracterizando sua localização periférica inicial.

No caso da Cia.Swift, a sua anexação ao aglomerado urbano se deu num período anterior ao ocorrido pelos frigoríficos Wilson e Armour, pois sua localização em Utinga-Santo André, conheceu um ritmo de expansão urbano-industrial mais rápido nesta porção marginal ao eixo da EFSantos Jundiaí que na porção Oeste da Metrópole paulista (correspondente ao trecho da EFS e EFSJ).

Na porção Leste do aglomerado metropolitano (S.Caetano-Utinga-Santo André) instalaram-se, de 1919 a 1936, grande número de indústrias, em virtude da presença do mercado paulistano e da dependência do porto de Santos por onde vinha pela EFSantos-Jundiaí a matéria-prima procedente do exterior.

Aliás, o que caracteriza a atividade frigorífica é o seu pequeno dinamismo na organização espacial dos seus arredores. Na porção Noroeste-Oeste-Sudoeste da Grande S.Paulo, nos eixos ferroviários principais: EFSorocabana, EFSantos-Jundiaí onde se concentra a localização dos estabelecimentos frigoríficos na Grande S.Paulo e arredores, aparece, em 1962, apenas o grande curtume Franco-Brasileiro, instalado entre Barueri e Jandira, no eixo da EFSorocabana, tendo-se transferido da Lapa para lá, aproximadamente em 1950 (1), em virtude do mau cheiro e do crescimen-

(1) Foi vendido em 1971 para a Capitólio, que opera com arte fatos de tecidos.

to urbano de S.Paulo.

Observando a mesma carta de fluxo diário dos operários das duas fábricas, as relações residência-trabalho se estabelecerem, obedecendo a forma radial, embora o de Jandira seja bem menos desenvolvido que o Bordon. Estas distâncias entre o local de residência e os dois frigoríficos são cobertas pelos transportes rodoviário e ferroviário.

b) Os Meios de transporte e os itinerários.

A pequena mobilidade caracteriza os operários da fábrica de Jandira, pois 62,87% (249 op.) se desloca a pé para o trabalho.

Contudo, uma característica constitui o traço de união entre os dois frigoríficos (Jandira e Bordon) no que se refere ao deslocamento residência-trabalho é o trem-subúrbio, que no frigorífico Jandira conduz 32,07% (127 op.) e no Bordon 38,20% (191 op.) de um total de 500 operários.

Este fato é explicado pela nova deliberação da EFSorocabana com relação aos trens de subúrbio que, antes mesmo de 1957-58, aumentou o número de composições, multiplicando o número de paradas dos trens suburbanos sites entre as estações já existentes de Pres.Altino, km 18 e Quitauna. (1) Isto explica a forte concentração dos deslocamen-

(1) Cf. J.R.Langenbuch, "A Grande Metropolização Recente", in A Estruturação da Grande S.Paulo, 1971, p.185.

tos dos operários na porção Oeste da Grande S. Paulo, acompanhando o eixo da EFSorocabana, em ambos os casos analisados.

A significativa mobilidade dos operários do estabelecimento do grupo Bordon é feita em 56,20% por ônibus, que é utilizado pelos operários que residem nos aglomerados urbanos das faixas paralelas à Via Anhanguera (Petrus, Franco da Rocha, Cajamar, Pirituba, Jordanésia, Janguá e Parada de Taipas) que contribuem com um reduzido contingente de operários; daí aparecer no cartograma do fluxo de operários dois eixos muito pouco representativos. (Fig. 40) Por outro lado, em Osasco e Pres. Altino, o ônibus é usado em 46,48% (86 op.) de um total de 185 operários que daí se deslocam para trabalhar no frigorífico Bordon e outros 53,52% deixam Osasco por via férrea, contingente este que é engrossado com os operários que são procedentes de Carapicuíba (43 op.), Itapevi (20 op.) e Barueri (20 op.).

Por outro lado, 36,80% (184 op.) de um total de 500 op. da fábrica do grupo Bordon são procedentes do município de S. Paulo, realizando este deslocamento por ônibus, que os conduzem até a frente das instalações da fábrica.

Os operários que se dirigem ao estabelecimento do frigorífico Bordon pelos trens-subúrbios da EFSorocabana tem que completar o trajeto a pé, até o local de trabalho, após a estação de Domingos de Moraes.

Os deslocamentos de ônibus dos operários do frigorífico Bordon que residem em Osasco são feitos pelo itinerário constituído pela artéria de circulação prin

cial, que é a Av. dos Autonomistas e Av. Jaguaré.

Realizando um balanço das relações residência-trabalho dos estabelecimentos frigoríficos dos arredores paulistanos, estes guardam em parte sua autonomia (Jandira, Itapevi e Cotia) enquanto que, na porção mais aglutinada da Metrópole paulistana (Osasco-Pres. Altino, São Paulo e outros) há trocas entre os bairros limítrofes do Município de S. Paulo e os bairros de Osasco-Pres. Altino. É o que ocorre com o frigorífico Rondon e Comabra, onde Osasco, que abastece maciçamente os dois estabelecimentos e S. Paulo fornece menor contingente operário para os dois grandes estabelecimentos.

O estudo das relações mão-de-obra-residência-trabalho, a morfologia das instalações industriais e a sua fraqueza na organização espacial levam-nos a analisar a sua presença na paisagem.

IV - A Marca dos frigoríficos na paisagem

A atividade frigorífica não aparece facilmente ao visitante apressado. Apesar destes estabelecimentos estarem concentrados na porção Noroeste-Oeste-Sudoeste, estão dispersos em pontos diferentes desta área, onde estes se misturam com as indústrias de outros setores, escondendo a presença da atividade.

Os elementos complementares: currais, secadores de charque, desvios ferroviários giram ao redor do elemento central, constituído principalmente por um bloco único, onde realizam as 3 fases básicas da produção de

carnes. Estes elementos não são comuns a todos os estabelecimentos, tendo alguns já desaparecido. Tal é o caso dos secadores de charque, que foram suprimidos do conjunto das instalações, em virtude da especialização dos produtos que eram produzidos em grande quantidade pela Swift, Armour e Comabra.

Os secadores de charque aparecem em grande extensão apenas no frigorífico Cotia, devido a sua importante participação na produção geral deste estabelecimento. (Foto 5)

Um outro elemento componente do conjunto construído são os desvios ferroviários que foram abandonados apenas no conjunto da Swift-Armour em Utinga-Santo André e o Guapeva de Jundiá, enquanto que as unidades da Comabra e Bordon ainda estão em intensa atividade no que diz respeito ao embarque de produtos acabados para o porto de Santos.

Já os estabelecimentos de Jandira e Itapevi foram localizados, como os demais, junto à ferrovia por causa da estreita dependência do transporte de bovinos gordos, funcionaram durante muito tempo sem desvios ferroviários, desembarcando os bovinos gordos no próprio leito ferroviário, ora em Jandira, ora em Itapevi. O estabelecimento de Cotia recebia o gado gordo para o abate das duas estações.

O desvio ferroviário do frigorífico Itapevi foi construído em 1964, no mesmo nível do leito ferroviário da EFSorocabana, não se conectando com a indústria, pois, caso contrário, ficaria muito oneroso para a ferrovia,

por causa da construção de um aterro, em virtude do desnível existente entre o leito ferroviário e as instalações do frigorífico.

Em 1968, entrou em funcionamento o desvio ferroviário do Jandira, que não teve de enfrentar o mesmo problema dos empresários do Itapevi, pois não apresenta ' desnível topográfico.

Só o fato de se concentrarem mais de ' uma dezena de entrepostos de frigoríficos e as indústrias de elaboração de carnes é que marca, de maneira modesta, aliás, a presença dos frigoríficos na paisagem metropolitana.

Há tendência expressiva dos entrepostos com câmaras frigoríficas em acompanhar a localização dos Frigoríficos na porção dos eixos Noroeste-Oeste-Sudoeste da Grande S. Paulo, principalmente no Centro Industrial do Jaguaré (Mouran, Bordon, Frigus) onde os entrepostos são servidos ' por desvios ferroviários. Já nos loteamentos industriais Mo farrej em V. Leopoldina, os entrepostos dos frigoríficos União , Cabral, Piracicaba e Baggio são servidos por desvios ferroviários que se encontram abandonados, não sendo utilizados pelo transporte de carga. (1) (Foto 6)

Nota-se que alguns dos entrepostos apresentam a tendência em extravasar os limites municipais da ' Capital de S. Paulo: Mairinque, S. Caetano do Sul, Cotia, assim como os elaboradores de carnes, pois além do município '

(1) Cf. J.R. Langenhuch, "A Grande Metropolização Recente", in A Estruturação da Grande S. Paulo, 1971, p. 214.

fig. (41)

GRANDE S. PAULO: LOCALIZAÇÃO DAS FÁBRICAS DE CONSERVAS E DOS ENTREPOSTOS DO INTERIOR - 1977

□	FRIGORÍFICOS	▲	ENTREPOSTOS	○	FÁBRICAS DE CONSERVA
		■	ÁREA URBANIZADA	---	LIMITES DE MUNICÍPIOS
		—	RODOVIA	—	LIMITES DA GRANDE S. PAULO
		—+—	FERROVIA	E S C A L A	
				0 2 4 6 8 10 KM	

Fonte: SINAB e FIESP (1977)

org.: MIGUEL B. BENITES
des.: ELISEU SAVÉRIO SPOSITO

de S. Paulo onde há a maior concentração, extravasam em direção aos municípios de Santo André, Guarulhos, Osasco, Cotia e Cajamar. (1) (Fig.41)

A indústria de carne não aparece entre nós como geradora de outras atividades industriais, além das daquelas especificamente ligadas à carne e ao osso (fari -
nhas). Também, por razões decorrentes da própria evolução da Metrópole, ela não é de molde a fixar os operários à sua volta. Daí decorre o fato de não ser mais hoje uma indústria muito notada dentro da área compacta do aglomerado metropolitano, como o foi outrora.

(1) Mairinque possui entrepostos dos frigoríficos Vale do Tiê te (José Bonifácio), Matel (Campo Grande). São Caetano do Sul possui entreposto do frigorífico Luso Brasil Central (Maringá, PR), Cotia possui o entreposto do frigorífico Santo Antonio (Apucarana, PR) e Ituiutaba, MG).

C O N C L U S Õ E S

A grande guerra criou no Brasil Central Pecuário e na Campanha Gaucha, um conjunto de fatores favoráveis, porém de caráter instável. Os grandes estabelecimentos frigoríficos estrangeiros concentraram suas atividades na Capital paulista baseando-se em falsa propaganda quanto a real potencialidade dos nossos recursos economicos.

A concentração da atividade frigorífica na Capital paulista foi, aos poucos se prolongando pela anexação de uma vasta área de invernadas dispersas pelo Oeste de S.Paulo, Norte do Paraná, Sul de Mato Grosso, Sul goiano e Triangulo mineiro.

As áreas de invernadas expandiram-se, ocupando o lugar de cafezais deficitários e cultivos agrícolas decadentes na região de Sudeste, além de antigas áreas de mata anteriormente ocupadas.

O descompasso entre o rebanho bovino anualmente destinado ao abate e o incremento da capacidade de abate dos frigoríficos aumentou ainda mais a partir de 1970-71. Tal incremento se deve às reformas dos estabelecimentos frigoríficos desde 1970 no setor técnico e de equipamentos (para satisfazerem as exigências da inspeção Federal).

Ao lado das reformas das antigas unidades de abate do Brasil Central Pecuário surgem modernos estabelecimentos frigoríficos, quer junto às áreas de invernadas mais antigas, quer junto às áreas de engorda mais recentes, dentro dos padrões higienicos estipulados pelo GEIPOA.

Estas unidades de abate visam a produção de carnes congeladas e resfriadas para os grandes centros urbanos de Sudeste, enquanto o incremento de enlatados se fará nos antigos estabelecimentos estrangeiros da Metrópole paulista.

Atualmente, não existe sequer um estabelecimento que se compare pelas características técnicas aos grandes estabelecimentos pertencentes ao "modelo" de Chicago. A partir de 1954, em lugar de algumas grandes unidades de abate surgiram vários frigoríficos de porte médio, junto às áreas de invernadas.

O transporte ferroviário que era fundamental para o funcionamento do "modelo" de Chicago foi substituído pelo rodoviário, que por ser mais rápido, possibilitou a descentralização da atividade, diminuindo as distâncias entre as áreas de engorda e a Metrópole paulista. A partir de 1954 o desmesurado crescimento da Metrópole obrigou esta atividade a uma dispersão que se acentua cada vez mais, com a instalação de unidades junto às áreas de invernadas, em franca expansão.

A tendência passa a ser a de transportar o gado bovino cada vez menos a grandes distâncias, mesmo quando o transporte é o rodoviário.

As áreas de engorda se distanciaram muito da Metrópole paulista, atraindo para si as unidades de abate. A vantagem dessa localização quanto à matéria-prima as tornam privilegiadas em relação às indústrias mais antigas da Capital.

Nos dias de hoje, observa-se alguns vestígios do "modelo" de Chicago na paisagem geográfica, como as antigas construções dos frigoríficos estrangeiros e as ferrovias, que ainda possuem a função de conduzir os enlatados até o porto de Santos.

B I B L I O G R A F I A

I - Específica:

- 1909 - Ribeiro, M.A.L., Industria Pastoril, in "EFNoroeste, Oeste de S.Paulo e Sul de M.Grosso", Jornal do Comércio, 5.^a parte, RJ, pp 134-165.
- 1938 - Arruda, G.P.de - Industrias, in "Um Trecho do Oeste Brasileiro - S.Luiz de Cáceres" (MT) RJ, pp.169 a 220.
- 1950 - Sant'Anna, N. - Do Gado e da Carne, in "Metrópole", vol. I, Depto.de Cultura, SP, p.57.
- 1968 - Pardi, M.C. e Caldas, R.B. - O Brasil Central Pecuário, in "Os Grandes Deslocamentos de Gado Bovino de Corte no Brasil", I 9 Congresso Fluminense de Medicina Veterinária e Anais do XI Congresso Brasileiro de Veterinária, vol.2, Niterói, dez., pp. 59-115.
- 1970 - Santiago, A.A. - Transporte de Gado Bovino, As Raças Zebuínas, in "Pecuária de Corte no Brasil Central", Secretaria da Agricultura, pp.189-212 e 243-272.

Artigos de Revistas:

- 1936, Brito, O.da S. - Contribuição ao Estudo da Pecuária de Corte em S.Paulo, in "Revista de Indústria Animal, vol.III, Ano V, nov. n° 2, Secretaria da Agricultura, pp. 121-126.
- 1943, Brito, O.da S. - Algumas Considerações sobre o Comércio de Carnes na Cidade de S.Paulo, in "Revista de Indústria Animal", out. vol. 6, n° 4, pp. 41-54.
- 1944, Ramos, R. - O Entreposto de Engorda de Pres. Venceslau in "Revista dos Criadores", Ano XV, fev. n° 2, p.16.
- 1957, Villares, J.B. e Colrs. - Localização de Novos Matadouros - Frigoríficos no Est. de S.Paulo in "Boletim de Indústria Animal", n° 16, Secretaria da Agricultura, pp.209-242.
- 1962, Guimarães, M.M.- O Empresário Nacional Ganha Terreno na Indústria, in "Revista dos Criadores", Jan. n° 385, pp. 13-15.
- 1969 - Becker, B.K. et alii - Changing Land Use Patterns in Brasil: The Spread of Cattle Raising' in S.Paulo State, in "Revista Geográfica", n° 71, dez. RJ, Comissão de Geografia, Instituto Panamericano de Geografia e História.
- 1971, s/a - Perspectivas Pecuárias, in "Revista dos Criadores", Jan., ano XLI, n° 493.

- 1971, s/a - Carne já via exportar mais - "BC Diário Econômico/Financeiro", nº 3.884, 15-5, ano ' XV, S.Paulo, Rio 14.
- 1971, s/a - Carnes, in Alimentos, "Brasil em Exame", set. nº 51, Ed.Abril, pp.90-92.
- 1972, s/a - Bons Tempos para os Frigoríficos, As Primeiras ' Vitórias, in "Exame", julho, nº 59, Ed. Abril, pp. 54-60.
- 1972, s/a - A Carne é Forte, in "Banas", Ed.Banas, 3/7, p.15.
- 1973 - Faria, W. de - "Os Tipos de Atividades Pecuárias em Barretos", in Cadernos de Ciências ' da Terra, nº 43, IG, USP.
- 1973, s/a - Exportação de Produtos Frigorificados, in "Economia Paulista", jan-fev., pp.2-11.
- 1974, - Miranda, M. e Brito, M. - "Aspectos Locacionais ' da Indústria de Carne no Brasil Cen - tral Pecuário", in III Congresso Bra - sileiro de Geografia, Belém, PA, pp.' 179-184.
- 1975, s/a - A Comabra tem Novo Diretor, in "Exame", jul. nº ' 93, p.17.
- 1975, s/a - Revista Planejamento Econômico, nº 85, jan.
- 1975, - Mamigonian, A. e outros, Notas Sobre os Frigorí - ficos do Brasil Central Pecuário, in' "Boletim Paulista de Geografia", AGB, S.Paulo, nº 51, jun. pp.7-14.

Artigos e Notícias de Jornais:

1913, s/a - O Matadouro de Barretos, in "O Estado de S.Paulo"
12-4, p.3.

1914, Lima, J.C.A. de - A Indústria da Carne, in "O Estado de
S.Paulo", 21/9.

1914, s/a - A Continental Products Cª, Notícias Diversas, in
"O Estado de S.Paulo", 24/set., p.5.

1914, Calógeras, P. - Importantes Declarações do Ministro da
Agricultura, in "O Estado de S.Paulo",
8/10.

1915, s/a - Frigoríficos de Osasco, in "O Estado de S.Pau -
lo", 6/jul., p.1.

1915, s/a - Carnes Congeladas, in "O Estado de S.Paulo", 1ª /
agosto, p.5.

1916, A.de M. - As Estradas de Ferro e as Tarifas, in "O Estado
de S.Paulo", 26/out., p.10.

1916, L. Plaut - Congresso de Pecuária, in "O Estado de S.Paulo
lo", 19/nov., p.3.

1917, s/a - O Novo Matadouro -Frigorífico, in "O Estado de S.
Paulo, 4/jan., p.8.

1917, s/a - Cia. Frigorífica de Santos, in "Diário Oficial" ,
20/jul., nº 166, pp.7.564-7.567.

1917, s/a - O preço da Carne no Distrito Federal, Telegramas'
do Interior RJ, in "O Estado de S.Pau-
lo", 16/set., p.1.

1917, s/a - A Questão da Carne, Telegramas do Rio, in "O Estado
de S.Paulo", 16/set., p.4.

1918, s/a - A Indústria do Frio no Brasil, in "O Estado de S.
Paulo", 18/fev., p.5.

- 1918, s/a - Mercado de Carnes, Telegramas do RJ, in "O Estado de S.Paulo", 15/mar., p.2.
- 1918, s/a - Cia. Armour, Notícias Diversas, in "O Estado de S.Paulo", 7/jun., p.5.
- 1918, s/a - A Carne em S.Paulo, Notícias Diversas, in "O Estado de S.Paulo", 4/out., p.6.
- 1919, Guedes, M - O Gado no Brasil, Notícias Diversas, in "O Estado de S.Paulo", 22/4, publicado ' em Notas Econômicas, in "Correio da ' Manhã", 21/4/1919,RJ.
- 1919, s/a - O Mercado de Carnes e o Comissariado, in "O Estado de S.Paulo", 13/dez., p.6.
- 1920, s/a - A Carne, Notícias do Rio, in "O Estado de S.Paulo", 13/nov., p.1.
- 1920, s/a - Sociedade Rural Brasileira, in "O Estado de S. ' Paulo", 5/fev., p.4.
- 1920, s/a - Sociedade Rural Brasileira, in "O Estado de São ' Paulo", 20/fev., p.4.
- 1920, Plaut, L. - Uma Entrevista Concedida pelo Sr. L.Plaut ' ao Buenos Aires Herald, Sociedade Rural Brasileira, in "O Estado de S.Pau~~l~~o", 12/nov., p.4.
- 1920, s/a - O Preço da Carne Verde, Notícias Diversas, in "O Estado de S.Paulo", 26/nov., p.1.
- 1921, s/a - Cia. Armour, in "O Estado de S.Paulo", 1/jan.p.6.
- 1921, s/a - A Continental Products C^o do Público de S.Paulo, in "O Estado de São Paulo", 21/jun.p.8.
- 1921, s/a - Barretos, Um Apelo ao Honrado Governador do Esta~~do~~, in "O Estado de S.Paulo", 25/nov., p.10.

- 1922, s/a - A Pecuária Nacional, in "O Estado de S.Paulo", ' 16/set., p.6.
- 1922, s/a - Telegramas do Exterior, in "O Estado de S.Paulo" 25/nov., p.2.
- 1956, s/a - Apenas com o Uso da Área Pastoril possuída em S. Paulo, os frigoríficos podem dispor ' de mais gado do que declaram, in "Folha de S.Paulo", 28/jun., p.11.
- 1956, s/a - Os Quatro Frigoríficos Estrangeiros Dispõem de 40% do Gado Próprio para os seus Abates, in "Folha de S.Paulo", 30/jun, ' p.1.
- 1972, s/a - A Carne é Forte, in "Diário de S.Paulo", 8/agosto, p.13.
- 1972, Moraes, M.de - A Carne é forte, Gente e Negócio, in ' "Diário de S.Paulo", 8/ag., p.13.
- 1973 - s/a - "Com Abraço", nº 8, ag.; nº, out.; nº 15, março ; nº 20, abril.nº 3, março; ag. 1974; março-abril , 1975, nº 25; jan-fev., 1976,nº 30.

II - Relatórios, Mensagens e Leis:

- 1894, s/a - "Matadouros, in"Relatório da Pref. Municipal ' Apres. à Câmara de S.Paulo", 1893, pe lo Intendente Municipal Cesário Ramalho da Silva, Tip. de Espindola e Siqueira & Camp., S.Paulo.
- 1900, s/a - Matadouros, in "Relatório da Prefeitura Municipal Apres. à Câmara de S.Paulo", 1899, pe lo Pref. Dr. Antonio da Silva Prado, ' Tip. A. Vapor Espindola e Siqueira & ' C., S.Paulo.

- 1901, s/a - Matadouros, in "Relatório da Pref. Municipal ' Apres. à Câmara de S.Paulo", 1900, pe lo Pref. Dr. Antonio da Silva Prado, Tip.de Vanorden & Co., S.Paulo, p.12.
- 1910, s/a - "Relatório do Ministério da Agricultura, Indús- tria e Comércio", 1909-1910, vol. I, Imprensa Nacional, R.J., pp.111-114.
- 1911, s/a - "Relatório do Ministério da Agricultura, Indús- tria e Comércio", 1911, vol. I, ano III, Impr.Nacional, RJ, pp.107-110.
- 1916, s/a - Matadouros e Frigoríficos, in "Relatório da Pre feitura Municipal Apres. à Câmara de S.Paulo, 1915, pelo Pref.Washington' L.Pereira de Souza, Casa Vanorden, ' p.128.
- 1919, s/a - Matadouros e Frigoríficos, in "Relatório Apres. à Câmara Munic. de S.Paulo", 1918, pe lo Pref. Washington Luis Pereira de Souza, S.Paulo, vol.1, Casa Vanorden, pp.85-86 e 116.
- 1921, s/a - Matadouros e Frigoríficos, in "Relatório Apres.à Câmara Munic. de S.Paulo", 1921, pe lo Pref. Dr. Firmino de Moraes Pinto, S.Paulo, pp.83-86 e 88-93.
- 1925 - s/a - Matadouros e Frigoríficos, in "Relatorio Apres. à Câmara Municipal de S.Paulo, 1925 , pelo Pref. Dr. J. Pires do Rio, Casa Vanorden, S.Paulo, p.73.

- 1928-30, s/a - Demonstração do Movimento e Renda das Estações
 ..., in "Relatório da E.F.Sorocabana"
 1928, 1929, 1930, Quadro nº 2.
- 1938, s/a - "Relatórios da E.F.Noroeste", 1938, pp.90-91.
- 1973, s/a - Relatório da Cia.Swift-Armour, in "Diário de São
 Paulo", 15/jul., p.13.
- 1974, s/a - Relatório da Cia.Swift-Armour, in "Panorama Eco-
 nômico", O Globo, 10-4 a 17-4, p.73.
- 1902-1910, s/a - Comércio de Gado Bovino nas Feiras do Sul '
 de M.Gerais, in "Mensagens Presidenci
 ais", M.Gerais.
- 1920, s/a - Mensagem Apres. à Assembléia Legislativa do Esta
 do do Rio de Janeiro, in "O Estado de
 S.Paulo", 19/ag., p.6.

Leis e Decretos:

- 1913, s/a - Decreto nº 7.945, 7/abril/1910, Atos do Poder '
 Executivo, in "Leis do Brasil", 1910,
 vol.1, Impr.Nacional, RJ, pp.473-481.
- 1913, s/a - Lei nº 2.321, 10/dez/1910, in "Coleção de Leis '
 do Brasil , de 1910", vol.I, R.J., Im
 prensa Nacional, p.90.
- 1916, s/a - Lei nº 1.497, 30/dez/1915, in "Leis e Decretos '
 do Estado de S.Paulo", 1915-16, tomo'
 XXV, Tip. do D.Oficial, 1916, S.Paulo
 p.216.
- 1918, s/a - Lei nº 3.347, 3/out/1917, in "Coleção das Leis '
 da República dos Est.Unidos do Brasil"
 1917, vol.I,II,III, RJ, Impr.Nacional,
 p.137.

1950, s/a - Lei nº 1.168, 2/ago/1950, Atos do Poder Executivo, in "Leis do Brasil", abril-junho, vol.III, pp.50-53.

III - Dados Estatísticos:

1933-34, s/a - Charqueadas e Frigoríficos, in "Indústrias Agropecuárias do Estado de S.Paulo", jun., Secret. da Agricultura, pp.12-13.

1940, s/a - "Censos Agropecuários", 1940, 1950, 1960 e 1970, IBGE.

1942, s/a - "Boletim do Sindicato dos Invernistas e Criadores de Gado, Barretos", 21/jan., nº 73.

1942, s/a - "Boletim do Sindicato dos Invernistas, Barretos" 31/jan., nº 73-A.

1943, s/a - "Boletim da Associação dos Pecuáristas do Brasil Central, Barretos", 1/jan., nº 1.

1949, s/a - "Boletim da Associação Rural do Vale do Rio Grande, Barretos", 6/jun.

1970, s/a - Carnes, Derivados e Sub-Produtos, in "Produção Brasileira de Carnes", 1970, IBGE:

1972, s/a - Dados Estatísticos do DIPOA-SP.

1973, s/a - Revista de Carnes, nº 9/1974, Instituto Riograndense de Carnes, Porto Alegre, RS, 1973-74.

1975, s/a - Crops and Livestock, in Historical Statistics of U.S. States Colonial Times to 1970, parte I, Washington, 1975, Bicentennial Edition, U.S. Depart. of Commerce, Bureau of the Census.

IV - Geral:

- 1901 - Bandeira Jr. A.F. - "A Indústria no Estado de S. Paulo, em 1901", Tip. Diário Oficial, 1901, São Paulo, pp.118-119 e 207.
- 1908 - Denis, P. - Le Développement Économique, "L'État de Saint Paul", in Annales de Géographie XVII, Ed.A.Colin, Paris, pp.328-343.
- 1921 - Demangeon, A. - Le Développement de l'État de Saint Paul, au Brésil, in Annales de Géographie, tomo XXX, Ano 1921, Livr. A.Colin, Paris, pp.228-294.
- 1941 - Harnisch, W.H. - Carnes Frigorificadas, in "O Rio Grande do Sul - A Terra e o Homem", Trad. Reymundo Schneider e Archibaldo Severo, Livr. O Globo, P.Alegre, pp. 161-164.
- 1949, Taunay, A.E. - História da Cidade de S. Paulo no Séc. XVIII (1735-1765), vol. 1, 1.^a parte, publ: da Divisão do Arquivo Histórico, S.Paulo, pp. 140.151.
- 1952, Monbeig, P. - Les Paturages, "Pionniers et Planteurs de S.Paulo", Ed. A.Colin, Paris, pp. 276-295.
- 1954 - Bruno, H.da S. - Mantimentos da Terra e do Reino, in "História e Tradições da Cidade de S. Paulo", Livr. José Olympio, Ed. RJ, vol. I (1554-1828), pp.257-265.
- 1954 - Tedesco, J. e Menezes, R. - Album Comemorativo do 19.^o Centenário da Fundação de Barretos, pp. 63-65.

- 1956 - Taunay, A.E. - "História da Cidade de S.Paulo sob Império" (1822-1831), vol. IV, publ.Divisão do Arquivo Histórico, S.Paulo, pp.483-490.
- 1958 - Chardonnet, J. - Localisation Géographique de L'In - dustrie en France, in "L'Économie . ' Française", tomo I, Études Politiques Economiques et Sociales, Collection ' publiée sous le patronage de la Fonda - tion Nationale des Sciences Politi - ques, 13, Livr.Dalloz,Paris, pp. 318- -337.
- 1958 - Petrone, P. - Osasco, Subúrbios Paulistanos, in "Cidade de S.Paulo - Estudos de Geografia' Urbana", vol.IV, AGB, Ed.Nacional, pp. 90-106.
- 1969 - Campos, F.V. de - Projetos Agropecuários, in "Retrato de Mato Grosso", Brasil Oeste Ed., 3^a ed.São Paulo, p. 59.
- 1969 - George, P. - Aire Metropolitaine, Conurbation ou Région Industrielle ? Le Cas de S.Paulo, in" Geografia das Indústrias", nº 2,IG USP, S.Paulo.
- 1970 - Furtado, C.- Projeção da Economia Açucareira- A Pecuária, in"Formação Economica do Brasil", Cia Ed. Nacional, S.Paulo, 10^a ed., pp. 54-60.

- 1970 - Prado, Jr. C. - A Pecuária e Progresso do Povoamento ' no Nordeste. A Crise em Marcha, in ' "História Econômica do Brasil", 12.^a ed. Ed.Brasiliense, pp.66-68 e 301-342.
- 1971, Estall, R.C. e Buchanan, R.O. - As Matérias Primas, Mer cados e Custos de Transferências na Lo calização Industrial, in "Atividade In dustrial e Geografia Econômica", Tradu ção Christiano Monteiro Oiticica, Ed. ' Zahar, RJ, p.15 e pp. 22-43.
- 1971 - Langebuch, J.R.- A Grande Metropolização Recente, in ' "A Estruturação da Grande S.Paulo", ' IBGE, RJ.
- 1972 - Saint-Hilaire, A. de - Descrição da Cidade de S.Paulo, in Viagem à Província de S.Paulo, Bi- blioteca Histórica Brasileira, Livr. ' Martins Editora-Ed. da Universidade de S.Paulo, pp.151-152.
- 1972 - Valverde, O. - Fundamentos Geográficos do Planejamen- to do Município de Corumbá, in Revis- ta Brasileira de Geografia, ano 34/1, IBGE, jan-mar., pp. 49-144.
- 1974 - Matos, O.N.de - O Desenvolvimento da Rede Ferroviária Paulista, in "Café e Ferrovia", Ed. ' Alfa-Omega, Ed.Sociologia e Política, pp.59-106.
- 1975 - Hamilton, F.E.I. - Modelos de Localização Industrial, Modelos em Geografia, in Modelos Sôcio Economicos em Geografia, Coord. Ed. R. Janeiro, Chorley e P.Haggett, Tradução Arnaldo Viriato de Medeiros, Ed.USP Li vros Técnicos e Científicos Ed., GB,RJ.

Artigos de Revistas:

- 1966 - Becker, B.K. - Expansão do Mercado Urbano e Transformação da Economia Pastoril, in "Revista Brasileira de Geografia", Ano XXVIII, out-dez., nº 4, pp.297-327.
- 1969 - Rochefort, M. - Os Mecanismos Econômicos, in "Boletim Carioca de Geografia, AGB, Seção Regional do R.de Janeiro, ano XX, pp. 1-66 .
- 1973 - s/a - Carne: Exportação, in Alimentos-Brasil Industrial, "Banas", vol.III, pp. 229-230.
- 1973 - s/a - Bebidas, Carnes, in "Imagens do Brasil e da América do Sul", Ed. Banas, S.Paulo, pp. 137-138.
- 1973 - s/a - Um projeto contra a Fome, in "Negócios em Exame", set., nº 73, pp. 28, 30, 32, 34, 36 e 38.
- 1973 - s/a - A Luta para fabricar Bois, in "Veja", 10/10, pp. 66-72, 74, 76 e 78.
- 1975 - s/a - Frigorífico, é preciso importar, in "Banas", nº 1.111, 13-8, out., pp. 10-12.
- 1975 - Sampaio, S.S. - Consideração em Torno da Geografia Industrial: Teoria, métodos e uma nova técnica de mensuração da Atividade Industrial, in "Revista Brasileira de Geografia", nº 1, Ano 37, IBGE, pp. 95-122.

Artigos, Notícias de Jornais:

- 1915 - s/a - Estudos Econômicos, in "O Estado de S.Paulo", 19 de fev., p.3.

1917,- s/a - Cia.Mecânica e Importadora de S.Paulo, Notícias'
Diversas in "O Estado de S.Paulo",6 de
out., p.6.

1917 - Diniz, V. - O que diz um Invernista, Interior - Rio,in
"O Estado de S.Paulo", 10/out., p.4.

1919 - Frontin, P. - A Receita "Deficit" Avultado, Discurso
do Sr. P.Frontin na Câmara Federal,in
"O Estado de S.Paulo", 15/dez., p.3.

1922 - s/a - Congresso do Estado, in "O Estado de S.Paulo",
8/nov., p.4.

V - Relatórios:

1917 - s/a - Indústria Pastoril, in Almanack da Secretaria'
do Estado dos Negócios da Agricultu-
ra, Comércio e Obras Públicas do Es-
tado de S.Paulo, pp. 271-275.

Outros:

1975 - Brito, O.M. -"A Situação da Indústria do Frio e de
Transformação de Produtos Cárneos, O
Mercado Internacional de Carnes", con-
ferência proferida no Sindicato da In-
dústria do Frio em São Paulo, ag.

D O C U M E N T A Ç Ã O F O T O G R Á F I C A

Foto 1

Fachada externa do Frigorífico Eder S.A; por volta de 1940. De lá para cá só permaneceram a casa de força e a chaminé (2º plano).

(Foto gentilmente cedida pelo Frigor Eder S.A).

Foto 2

Foto 3

As fotos 2 e 3 tiradas na mesma ocasião, mostram aspectos diferentes das pastagens em capim colônião: na foto 2 (Pres. Epitácio, SP) o aspecto é de cansaço e seca, enquanto na foto 3 (Ivinhema, MT) ve-se pastagens mais viçosas o que pode ser explicado quer por sua formação mais recente pela qualidade do solo.

J.A.G.B, Pres. Epitácio, 11/7/1977 e Ivinhema, 12/7/1977).

Foto 4

Nota-se o papel da ferrovia e os seus desvios na implantação dos edifícios do Bordon (antiga Armour) integrados no aglomerado urbano da Capital paulista(1965).

(Gentileza do Frigorífico Bordon)

Foto 5

Datando de 1957 o frigorífico Itapevi atesta uma fase em que o processo de industrialização da Metrópole paulista já obrigava a deslocamentos para a periferia ainda com atração marcante pela ferrovia(1974).

(Foto gentilmente cedida pelo Frigorífico Itapevi)

Foto 6

Charqueada ao lado da unidade principal do frigorífico de Cotia onde se pode ver os extensos varais para o charque, importante produto ali. Datando de 1962 a localização do frigorífico se prende à rodovia Raposo Tavares que pode ser vista em 2º plano.(1976).
(Gentileza do Frigorífico de Cotia).

Foto 7.

Entrepasto do Bordon com câmaras frigoríficas destinadas ao recebimento de carnes resfriadas e congeladas procedentes de unidades do interior. No plano inferior nota-se o desvio ferroviário utilizado pelos vagoes isotérmicos . (M.G.B., julho de 1977).

T A B E L A S

TABELA 1

CAPACIDADE DE MATANÇA DOS FRIGORÍFICOS ESTRANGEIROS

FRIGORÍFICOS	CAP.MATANÇA BOVINOS	MAT.MÁXIMA	MATANÇA 1955	DECLÍNIO DO TRABALHO
Armour	350.000	320.976	194.957	126.019
Wilson	300.000	280.850	204.944	75.906
Swift	160.000	154.600	132.470	21.190
S.A.Anglo	300.000	167.307	167.307	81.916
TOTAL	1.100.000	1.002.649	699.678	305.031
%S		100,00%	69,78%	30,22%

Fonte: "Localização de Novos Matadouros Frigoríficos no Estado de S.Paulo", in Revista de Indústria Animal , 1957, pp.209-242.

TABELA 2

COMÉRCIO DE BOVINOS NAS FEIRAS DO SUL DE MINAS GERAIS

ANOS	T.CORAÇÕES	%	BENFICA	%	SÍTIO	%	TOTAL
1902	75.503	53,57	60.420	42,87	5.014	3,56	140.937
1903	78.873	52,10	57.436	38,00	14.813	20,61	151.122
1904							144.700
1905							166.923
1906							164.735
1907	102.885	61,94	36.311	21,86	26.928	16,20	166.124
1908	101.589	62,02	31.224	19,06	30.967	18,92	163.780
1909	116.030	64,36	32.216	17,87	32.031	17,77	180.277
1910	125.206	62,28	40.457	20,13	35.353	17,59	201.016

Fonte: Mensagens Presidenciais de Minas Gerais, 1902-1910.

QUADRO 3

CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO DAS METRÓPOLES NACIONAIS

ANOS	1872	1890	1900	1920	1940	1950	1960	1970
R.J.	274.972	522.651	811.443	1.157.873	1.764.141	2.377.451	3.307.163	4.251.918
S.P.	31.385	64.934	239.820	579.033	1.326.261	2.198.096	3.825.351	5.924.615

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil, 1974, p.46, FIBGE

TABELA 4

EXPORTAÇÃO DE CARNES DO ESTADO DE
S.PAULO (Cong. e Conserv.)

ANOS	QUANTIDADE (TON.)	% INCR./
1915	7.946	
1916	18.688	135,18
1917	29.134	55,89
1918	32.654	12,08
1919	32.033	- 1,90

Fonte: "Estudos Econômicos", in O
Estado de S.Paulo,
12/04/1920, p.2

TABELA 5

EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE CARNES (em ton.)

ANOS	CONGELADAS E RESFRIADAS	% INCR/	CONSERVAS	% INCR/
1916	33.661		856	
1917	66.452	97,41	6.552	665,42
1918	60.509	- 8,94	17.223	162,86
1919	54.093	-10,60	25.323	47,03
1920	63.000	14,13	1.649	-93,48

Fonte: "O Porto de Pelotas", in O Estado de S.Paulo,
20/set./1921, p.7.

TABELA 6

EXPORTAÇÃO DE CARNES CONSERVADAS EM LATAS POR SANTOS.

ANOS	QUANTIDADES (ton.)	% INCR./
1915	93	
1916	362	289,24
1917	1.097	203,03
1918	2.791	154,42
1919	2.877	3,08

Fonte: "Estudos Econômicos", in O Estado de S.Paulo,
12/04/1920, p.2.

TABELA 7

MUNICÍPIOS PASTORIS DO NORTE DO EST.DE SÃO PAULO - 1917

MUNICÍPIOS	CAMPOS E PASTOS	BOVINOS		% INCR/
	ha.	1904-05	1912-13	
Barretos	163.642,82	40.211	140.000	248,16
Igarapava	53.254,52	14.867	70.000	370,84
Orlândia	306.284,88	20.667	52.000	151,60
Rio Preto	60.238,64	23.002	30.000	30,42
Franca	74.320,62	26.538	26.000	-2,02
Sertãozinho	31.660,86	3.573	25.000	599,69
TOTAIS	689.398	128.858	343.000	-

Fonte: Almanack da Secretaria do Estados dos Negócios da
Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Est. de
São Paulo, 1917, pp.271-275.

TABELA 8

TRANSPORTE DE BOVINOS E SUINOS PELA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Anos	1913	%	Incr.	1915	%	1920	%	1925	%	1930	%	1935	%	1940	%	1945	%	1950	%	1955	%	1960	%	1965	%	1970	%
	6.688	-	-	40.244	501,73	127.940	217,91	174.722	36,56	208.540	19,35	331.941	59,17	426.205	-23,91	324.294	66,68	540.561	50,76	814.994	-20,01	651.901	4,71	621.165	-51,07	303.902	-51,07
	134.611	-	-	1.762	-98,69	298.288	16.828,94	212.971	-28,60	203.378	4,50	335.910	65,16	224.606	-33,13	553.537	146,44	114.645	-79,28	121.827	6,26	66.175	-45,68	2.665	-95,97	26	-99,02

Fonte: Relatórios da EFSorocabana (1913-1970)

TABELA 9

MOVIMENTO DE BOVINOS PELA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA PROCEDENTE DE PRES. EPITÁCIO (SP)

Anos	1922	1925	%	1930	%	1935	%	1940	%	1945	%	1950	%	1955	%	1960	%	1965	%	1970	%
	6.219	30.200	385,60	26.532	-12,14	69.488	161,90	36.084	-48,07	35.087	-2,76	31.206	-11,06	56.952	82,50	41.025	-27,96	62.518	52,39	57.933	-7,33

Fonte: Relatórios da EFSorocabana (1913-1970)

TABELA 10

PROCEDÊNCIA DO GADO GORDO SEGUNDO OS TRANSPORTES UTILIZADOS PELOS FRIGORÍFICOS DA CAPITAL PAULISTA E ARREDORES

ESTADOS																		
SÃO PAULO	SWIFT	%	COTIA	%	JANDIRA	%	ITAPEVI	%	EDER	%	WILSON	%	GUAPEVA	%	PIRACICABA	%	TOTAL	%
Rodoviário	45.235	68,32	49.808	82,79	43.913	83,21	3.418	21,32	7.725	100,00	25.805	38,23	28.427	66,88	17.768	95,67	222.109	67,22
Ferrovário	20.986	31,68	10.349	17,21	7.952	16,79	12.621	78,68	-	-	41.496	61,77	14.073	33,12	803	4,33	108.280	32,78
TOTAL	66.231	56,36	60.157	53,18	52.768	78,87	16.039	33,95	7.725	90,14	67.178	69,16	42.500	45,23	18.571	40,32	330.389	56,05
PARANÁ																		
Rodoviário	2.537	100,00	7.208	96,77	471	100,00	536	50,00	509	100,00	3.587	100,00	7.847	100,00	2.271	100,00	24.966	96,98
Ferrovário	-	-	240	3,23	-	-	536	50,00	-	-	-	-	-	-	-	-	776	03,02
TOTAL	2.537	2,16	7.448	6,59	471	0,79	1.072	2,26	509	5,76	3.587	3,72	7.847	8,35	2.271	4,94	25.742	4,36
MINAS GERAIS																		
Rodoviário	9.536	79,47	6.990	100,00	-	-	-	-	-	-	2.222	100,00	5.390	93,80	2.855	100,00	26.993	88,05
Ferrovário	2.463	20,53	-	-	844	100,00	-	-	-	-	-	-	356	06,20	-	-	3.663	11,95
TOTAL	11.999	10,21	6.990	6,18	844	1,35	-	-	-	-	2.222	2,32	5.746	6,11	2.855	6,19	30.656	5,20
MATO GROSSO																		
Rodoviário	12.035	71,88	26.056	75,43	6.429	95,52	4.536	15,05	115	100,00	10.510	58,05	20.978	96,68	12.846	100,00	93.505	66,35
Ferrovário	4.707	28,12	8.485	24,57	301	4,48	25.609	84,95	-	-	7.597	41,95	720	3,32	-	-	47.419	33,65
TOTAL	16.742	14,24	34.541	30,52	6.730	10,18	30.145	63,79	115	1,33	18.107	18,63	21.698	23,01	12.846	27,89	140.924	23,90
GOIÁS																		
Rodoviário	19.505	97,45	4.004	100,00	5.819	100,00	-	-	237	100,00	5.736	95,84	15.918	97,92	9.515	100,00	60.724	98,22
Ferrovário	510	2,55	-	-	-	-	-	-	-	-	249	4,16	237	02,08	-	-	996	01,78
TOTAL	20.015	17,03	4.004	3,53	5.819	8,81	-	-	237	2,77	5.975	6,17	16.255	17,30	9.515	20,66	61.820	10,48
TOTAL	117.524	100,00	113.140	100,00	66.632	100,00	47.256	100,00	8.586	100,00	97.192	100,00	93.946	100,00	46.058	100,00	589.431	100,00
RODOVIÁRIO	88.858	75,61	94.066	83,14	56.632	84,84	8.490	17,97	8.586	100,00	47.850	49,24	78.560	83,62	45.255	98,25	428.297	72,66
FERROVIÁRIO	28.666	24,39	19.074	16,86	9.097	15,16	38.766	82,03	-	-	49.342	50,76	15.386	16,38	803	1,75	161.134	27,34

TABELA 11

FRIGORÍFICO BORDON - 1º SEMESTRE DE 1976

SETORES	HOMENS	%	MULHERES	%	TOTAIS
Entrega	80	100,00	-	-	80
Salsicharia	40	44,44	50	55,56	90
Picacão	140	45,16	170	54,84	310
Cozinha	25	38,46	40	61,54	65
Conserva	80	28,57	200	71,42	280
Rotulação	90	37,50	150	62,50	240
Dobradinha	5	25,00	15	75,00	20
TOTAIS	460	42,39	625	57,61	1085

TABELA 12

ABATE DOS FRIGORÍFICOS DA GRANDE SÃO PAULO E ARREDORES SEGUNDO OS ESTADOS FORNECEDORES

FRIGORÍFICOS	E S T A D O S										
	SÃO PAULO	%	M. GROSSO	%	M. GERAIS.	%	GOIÁS	%	PARANÁ	%	TOTAL
Swift-Armour	66.231	56,32	16.742	14,23	11.999	10,20	20.015	17,02	2.608	2,21	117.595
Comabira	57.393	65,79	18.107	20,75	2.222	2,54	5.975	6,85	3.527	4,04	87.224
Eder	7.723	89,96	115	1,33	-	-	237	2,76	509	5,92	8.584
SUB-TOTAL	131.347	61,54	34.964	16,38	14.221	6,66	26.227	12,28	6.644	3,11	213.403
Jandira	51.913	78,92	6.730	10,23	844	1,28	5.819	8,84	471	0,71	65.777
Itapevi	15.889	33,73	30.145	63,99	-	-	-	-	1.072	2,27	47.106
SUB TOTAL	67.802	60,06	36.875	32,66	844	0,74	5.819	5,15	1,543	1,36	112.883
Cotia	60.148	53,80	34.541	30,89	6.860	6,13	4.004	3,58	6.240	5,58	111.793
Guapeva	42.538	45,29	21.520	22,91	5.746	6,11	16.255	17,30	7.847	8,35	93.906
Piracicaba	18.561	40,30	12.846	27,89	2.855	6,20	9.515	20,66	2.271	4,93	46.048
SUB TOTAL	121.247	48,16	68.907	27,37	15.461	6,14	29.774	11,82	16.358	6,49	251.747
TOTAL REGIONAL	320.396	55,42	140.746	24,34	30.526	5,28	61.820	10,69	24.545	4,24	578.033
TOTAL DESTA PTA.	444.745	59,29	141.372	18,84	38.999	5,19	106.404	14,18	18.565	2,47	750.085
TOTAL ESTADUAL	765.141	57,61	282.118	21,24	69.525	5,23	168.224	12,66	43.110	3,24	1.328.118

TABELA 13

PARTICIPAÇÃO DOS ESTADOS E DE SUAS REGIÕES PASTORIS NO ABASTECIMENTO DE BOVINOS AOS FRIGORÍFICOS DA GRDE. SÃO PAULO E ARREDORES

FRIGORÍFICOS	SWIFT	%	COTIA	%	JANDIRA	%	ITAPEVI	%	EDER	%	WILSON	%	PIRACICABA	%	GUAPEVA	%	GDE. S. PAULO E ARREDORES
EST. SÃO PAULO	65.876	20,95	60.097	19,11	51.939	16,51	15.889	5,05	7.717	2,45	56.391	17,93	15.084	4,79	41.439	13,17	314.432
NOROESTE	17.962	13,58	33.088	25,02	27.795	21,01	200	0,15	5.286	3,99	11.518	8,70	10.929	8,26	25.461	19,25	132.239
I SUB REGIÃO	16.125	13,08	31.955	25,93	25.343	20,57	200	0,16	4.918	3,99	10.753	8,72	10.489	8,51	23.412	19,00	123.195
II " "	947	14,02	991	14,67	1.860	27,53	-	-	110	1,62	709	10,49	210	3,10	1.927	28,53	6.754
III " "	291	42,11	-	-	208	30,10	-	-	-	-	-	-	100	14,47	92	13,31	691
IV " "	599	37,46	142	8,88	384	24,01	-	-	258	16,13	56	3,50	130	8,13	30	1,87	1.599
A. SOROCABANA	13.933	16,88	11.533	13,97	4.679	5,67	14.846	17,99	20	0,02	33.638	40,76	1.636	1,98	2.225	2,69	82.510
I SUB REGIÃO	3.074	11,61	6.286	23,75	2.861	10,81	4.301	16,25	-	-	9.937	37,75	-	-	-	-	26.459
II " "	-	-	1.507	5,06	1.801	6,05	9.126	30,66	20	0,6	16.731	56,21	350	1,17	225	0,75	29.760
III " "	-	-	-	-	-	-	150	11,19	-	-	1.190	88,80	-	-	-	-	1.340
IV " "	908	11,24	1.606	19,88	-	-	640	7,92	-	-	1.962	24,29	1.286	15,92	1.675	20,73	8.077
V " "	8.892	57,86	1.812	11,79	17	0,11	629	4,09	-	-	3.818	24,84	-	-	199	1,29	15.367
VI " "	1.059	70,27	322	21,36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	126	8,36	1.507
ARARAQUARENSE	25.420	39,02	7.183	11,02	12.681	19,46	-	-	1.583	2,43	8.416	12,92	1.518	2,33	8.338	12,80	65.139
I SUB REGIÃO	9.407	47,69	428	2,17	3.610	18,30	-	-	463	2,34	3.358	17,02	-	-	2.456	12,45	19.722
II " "	-	-	300	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300
III " "	331	7,07	1.126	24,06	-	-	-	-	-	-	3.202	68,43	20	0,42	-	-	4.679
IV " "	100	11,37	287	32,65	150	17,06	-	-	-	-	301	34,24	-	-	41	4,66	879
V " "	11.336	54,73	1.601	7,72	5.637	27,21	-	-	-	-	800	3,86	1.238	5,97	100	0,48	20.712
VI " "	635	10,92	-	-	748	12,87	-	-	-	-	-	-	200	3,44	4.227	72,75	5.810
VII " "	-	-	116	38,53	-	-	-	-	-	-	105	34,88	60	19,93	20	6,64	301
VIII " "	3.611	34,55	1.593	15,24	2.133	20,40	-	-	1.120	10,71	.500	4,78	-	-	1.494	14,29	10.451
IX " "	-	-	1.732	75,79	403	17,63	-	-	-	-	150	6,56	-	-	-	-	2.285
ALTA PAULISTA	3.881	15,23	7.205	28,28	5.010	19,66	776	3,04	458	1,79	1.725	6,77	1.001	3,92	5.415	21,25	25.471
I SUB REGIÃO	1.432	10,76	2.841	21,34	2.984	22,42	776	5,83	407	3,05	1.181	8,87	916	6,88	2.771	20,82	13.308
II " "	-	-	4.336	69,17	319	5,08	-	-	51	0,81	157	2,50	85	1,35	1.320	21,05	6.268
III " "	1.799	37,91	-	-	1.254	26,42	-	-	-	-	368	7,75	-	-	1.324	27,90	4.745
IV " "	650	57,93	-	-	453	40,37	-	-	-	-	19	1,69	-	-	-	-	1.122
V " "	-	-	28	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28
ESTADO M.T.	16.742	11,89	34.541	24,55	8.030	5,70	28.795	20,46	.115	0,08	18.107	12,86	12.846	9,13	21.520	15,29	140.696
DOURADOS	13.406	15,71	22.150	25,97	2.056	2,41	19.216	22,53	115	0,13	8.156	9,56	1.810	2,12	18.372	21,54	85.281
TRES LAGOAS	1.459	10,45	4.810	34,45	4.244	30,39	-	-	-	-	1.758	12,59	655	4,69	1.035	7,41	13.961
CAMPO GRANDE	200	3,68	-	-	-	-	5.222	96,31	-	-	-	-	-	-	-	-	5.422
GUIA L. LAGUNA	207	7,31	364	12,86	980	34,64	1.278	45,17	-	-	-	-	-	-	-	-	2.829
PANTANAL	1.251	8,75	7.181	50,27	320	2,24	2.132	14,92	-	-	3.380	23,66	20	0,14	-	-	14.284
CANAPUÁ	219	14,11	36	2,31	-	-	947	61,01	-	-	350	22,55	-	-	-	-	1.552
RONDONÓPOLIS	-	-	-	-	430	15,41	-	-	-	-	246	8,82	-	-	2.113	75,76	2.789
CUIABÁ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.361	100,00	-	-	10.361
OUTROS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.217	100,00	-	-	-	-	4.217
ESTADO PARANÁ	2.608	10,71	6.240	25,63	471	1,93	1.072	4,40	509	2,09	3.527	14,49	2.271	9,33	7.847	32,24	24.339
NORTE VELHO	1.135	16,97	2.172	32,47	-	-	-	-	14	0,20	2.061	30,81	360	5,38	946	14,14	6.688
NORTE NOVO	-	-	2.495	61,42	50	1,23	56	1,37	-	-	1.009	24,83	507	12,48	1	0,02	4.062
NORTE NOVÍSSIMO	1.132	12,06	1.573	16,76	421	4,48	800	8,52	495	5,27	420	4,47	1.043	11,11	3.649	38,88	9.383
OUTROS	341	8,10	-	-	-	-	216	5,13	-	-	37	0,87	361	8,58	3.251	77,29	4.206
EST. DE GOIÁS	18.051	31,23	4.104	7,10	5.326	9,21	-	-	237	0,41	5.975	10,33	8.509	14,72	15.598	26,98	57.800
S. SIMÃO-CATALÃO	14.078	37,69	2.701	7,23	4.932	13,20	-	-	-	-	1.770	4,73	4.636	12,41	9.229	24,71	37.346
JATAÍ-PIRES RIO	632	16,35	682	17,65	394	10,19	-	-	-	-	649	16,79	550	14,23	957	24,76	3.864
CAIAPÔNIA-GOIAN.	2.981	20,66	721	4,99	-	-	-	-	237	1,64	3.358	23,28	3.323	23,03	3.804	26,37	14.424
OUTROS	360	16,62	-	-	-	-	-	-	-	-	198	9,14	-	-	1.608	74,23	2.166
ESTADO M. GERAIS	11.550	38,90	6.770	22,80	844	2,84	-	-	-	-	1.919	6,46	2.855	9,61	5.746	19,35	29.684
I TRIANG. MINEIRO	7.425	39,75	6.717	35,96	-	-	-	-	-	-	-	-	2.855	15,28	1.681	8,99	18.678
II SUL MINEIRO	1.260	64,48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	694	35,51	1.954
III PATROCÍNIO	1.996	37,97	53	1,00	-	-	-	-	-	-	57	1,08	-	-	3.150	59,93	5.256
IV FORMIGA	-	-	-	-	844	97,79	-	-	-	-	-	-	-	-	19	2,20	863
V	869	99,88	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0,11	870
VI T. OTONI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VII GOV. VALADARES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.862	90,25	-	-	201	9,74	2.063

TABELA 15

PRODUÇÃO DOS FRIGORÍFICOS DO ESTADO DE S.PAULO

PRODUÇÃO PARA O MERCADO INTERNO

GRANDE S.PAULO E ARREDORES				TOTAL		FRIGORÍFICOS	
				PARCIAL	%	DO INTERIOR	%
FRIGORÍFICOS	%	ELABORADORES	%				
150.742.530	82,18	32.684.105	17,82	183.426.635	50,54	179.566.883	49,46

PRODUÇÃO PARA O MERCADO EXTERNO

FRIGORÍFICOS DA GDE.S.PAULO E ARREDORES				%	FRIGORÍFICOS DO INTERIOR			%
47.310.081				69,99	20.290.067			30,01

Fonte: DIPOA - SP, 1972.

TABELA 17

ESTADO		M E R C A D O S C O N S U M I D O R E S													
DISTRIBUIDOR	GUANABARA	%	VITÓRIA	%	B.HORIZONTE	%	S.PAULO	%	CURITIBA	%	P.ALEGRE	%	OUTROS	%	TOTAL
Guanabara	8.776.7	4,95													8.776.7
R.Janeiro	25.447.9	14,35											18.286.0	18,37	43.733.9
Esp.Santo	14.498.5	8,17	2.662.8	100,00											17.161.3
M.Gerais	36.166.6	20,40			20.001.2	100,00	6.352.1	2,72					7.668.3	7,70	70.188.2
S.Paulo	82.236.1	46,39											45.049.9	45,26	341.772.8
Paraná	2.663.1	1,50							18.090.1	99,20			3.293.1	3,30	34.882.5
R.G.Sul	7.472.1	4,21							145.0	0,79	35.001.7	99,99	25.217.1	25,34	69.243.6
TOTAIS	177.261.2	100,00	2.662.8	100,00	20.001.2	100,00	6.352.1	2,72			35.001.7	99,99	99.514.4	99,97	585.759.0

Cf. Conselho de Desenvolvimento da Pecuária 1970

TABELA 18

PRINCIPAIS PRODUTOS DOS FRIGORÍFICOS DA GRANDE SÃO PAULO E ARREDORES NO COMÉRCIO INTERNO

ESTADOS	Resfriada c/osso	%	Fresca c/ osso	%	Salsicha- ria	%	Charque	%	Congelada c/osso	%	Congelada s/osso	%	Enlatados	%	Resfriada s/osso	%	TOTAL
São Paulo	62.276.964	54,20	27.288.843	23,75	7.285.806	6,34	1.025.801	0,89	11.175.479	9,72	3.946.030	3,43	549.315	0,47	1.342.706	1,16	114.890.944
Guanabara	9.958.072	54,96	-	-	391.488	2,16	1.780.282	9,82	5.810.499	30,06	169.497	0,93	6.713	0,03	941	0,05	18.117.492
R. Janeiro	2.570.877	55,37	-	-	401.036	8,64	865.646	18,65	295.519	6,36	490.179	10,56	205	0,004	17.629	0,37	4.641.091
Sta.Catarina	-	-	-	-	-	-	4.365	4,05	-	-	23.801	22,12	284	0,26	79.134	73,55	107.584
R.Gde.do Sul	2.896.591	57,52	-	-	9.771	0,19	34.162	0,67	1.938.631	38,49	12.205	0,24	2.778	0,05	140.145	2,78	5.034.283
Paraná	-	-	-	-	82.142	38,53	125.118	58,69	-	-	1.502	0,70	4.398	2,06	-	-	213.160
M. Gerais	12.145	4,42	-	-	160.898	58,68	82.083	29,93	320	0,11	2.471	0,90	15.959	5,82	318	0,11	274.194
Pernambuco	-	-	-	-	118.449	5,28	2.107.629	94,12	-	-	-	-	13.058	0,58	-	-	2.239.136
Goiás	-	-	-	-	-	-	170	11,58	-	-	-	-	1.297	88,41	-	-	1.467
D.Federal	-	-	-	-	15.074	79,69	120	0,28	8.157	19,06	-	-	409	0,95	-	-	23.760
M.Grosso	-	-	-	-	1.505	8,42	15.354	85,94	-	-	-	-	1.006	5,63	-	-	17.865
Paraíba	-	-	-	-	-	-	235.020	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	235.020
Pará	-	-	-	-	7.485	0,86	831.249	95,94	-	-	-	-	27.642	3,19	-	-	866.376
R.Gde.Norte	-	-	-	-	-	-	28.622	70,79	-	-	-	-	11.808	29,20	-	-	40.430
Bahia	-	-	-	-	122.624	4,02	2.920.296	95,92	-	-	-	-	1.929	0,06	-	-	3.044.849
Sergipe	-	-	-	-	-	-	981	69,82	-	-	-	-	424	30,17	-	-	905
Amazonas	-	-	-	-	6.659	2,41	75.600	27,42	-	-	-	-	193.396	70,15	-	-	275.655
Esp.Santo	-	-	-	-	-	-	26.104	99,56	-	-	-	-	114	0,43	-	-	26.218
Alagoas	-	-	-	-	10	0,03	20.220	75,92	-	-	-	-	6.402	24,03	-	-	26.632
Maranhão	-	-	-	-	-	-	8.432	86,22	-	-	-	-	1.347	13,77	-	-	9.779
Ceará	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67.585	100,00	-	-	67.585
Amapá	-	-	-	-	-	-	8.460	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	8.460
Piauí	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	82	100,00	-	-	82
Acre	-	-	-	-	265	0,37	48.920	69,37	-	-	-	-	21.334	30,25	-	-	70.519
Roraima	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.896	100,00	-	-	4.896
Rondonia	-	-	-	-	2.038	3,90	7.845	15,40	-	-	-	-	42.154	80,69	-	-	52.037
T O T A L	77.714.649	51,70	27.288.843	18,15	8.605.250	5,72	10.252.479	6,82	19.228.605	12,79	4.645.685	3,09	974.535	0,64	1.580.873	1,05	150.290.919

TABELA 20

SITUAÇÃO DOS FRIGORÍFICOS DE SÃO PAULO E ARREDORES NOS MERCADOS INTERNO E EXTERNO

FRIGORÍFICOS DE SÃO PAULO E ARREDORES

MERCADOS:	BORDON	%	SWIFT	%	COMABRA	%	COTIA	%	JANDIRA	%	EDER	%	ITAPEVI	%	GUAPEVA	%	PIRACICABA	%	TOTAL	%
Interno	40.276.079	66,12	15.385.539	68,15	5.570.515	27,85	21.811.958	85,94	14.889.949	88,92	6.855.523	99,99	9.500.832	99,99	25.103.073	99,99	10.421.537	99,99	149.815.005	75,86
Externo	20.629.515	33,88	7.188.371	31,85	14.429.169	72,15	3.566.786	14,06	1.854.000	11,08	-	-	-	-	-	-	-	-	47.667.841	24,14
TOTAL	60.905.594		22.573.910		19.999.684		25.378.744		16.743.949		6.855.523		9.500,832		25.103.073		10.421.537		197.482.846	

. Ponte: SP - 1972.

TABELA 23

REGIÕES	PRODUTOS EXPORTADOS PARA O EXTERIOR PELOS FRIGORÍFICOS DE SÃO PAULO E ARREDORES										
	Congelada c/ osso	%	Enlatados	%	Congelada s/ osso	%	Salsicharia	%	Fresca c/ osso	%	TOTAL
EUROPA	8.893.715	26,94	3.303.015	10,00	20.801.317	63,03	-	-	2.560	0,002	33.000.547
Meridional	2.733.825	26,90	316.512	3,11	7.107.914	69,96	-	-	-	-	10.158.251
Setentrional	-	-	9.788	14,56	67.437	85,43	-	-	-	-	67.225
Norte Ocidental	4.903.615	27,97	2.338.117	13,34	10.280.505	58,66	-	-	2.500	0,01	17.524.737
Central	1.256.275	23,92	638.598	12,16	3.355.461	63,90	-	-	-	-	5.250.334
AFRICA	-	-	915.852	58,81	641.200	41,18	-	-	-	-	1.557.052
OCEANIA	-	-	16.320	99,99	-	-	-	-	-	-	16.320
OR. PRÓXIMO	2.726.198	66,27	418.918	10,18	168.468	23,54	-	-	-	-	4.113.584
ASIA	-	-	292.812	98,31	5.000	1,67	-	-	-	-	297.812
AMÉRICAS	-	-	8.186.989	98,55	100.480	1,20	18.684	0,22	-	-	8.306.153
Central	-	-	3.444.105	99,99	-	-	-	-	-	-	3.444.105
Norte	-	-	4.586.589	99,58	-	-	18.684	0,40	-	-	4.605.273
Sul	-	-	156.295	60,86	100.480	39,13	-	-	-	-	256.775
I. PACÍFICO	-	-	18.613	99,99	-	-	-	-	-	-	18.613
TOTAL GERAL	11.619.913	24,55	13.152.519	27,79	22.516.465	47,59	18.684	0,03	2.500	0,005	47.310.081

Fonte: DIPOA, SP - 1972.

TABELA 24

"DEFICIT" ANUAL DA E.F.SOROCABANA PELO TRANSPORTE DE BOVINOS GORDOS

(APENAS BOVINOS EMBARCADOS NA REGIÃO E PARA ABATE EM SÃO PAULO)

MÉDIA 1950-54

DISTÂNCIA MÉDIA KM	BOVINOS TRANSPORTADOS	%	PREJUÍZO TOTAL
de 100 - 500	47.000	15,14	2.457.897,00
500 - 600	26.139	8,42	4.471.075,95
600 - 700	71.446	23,00	15.471.697,18
700 - 800	94.377	30,39	25.585.604,70
800 - 900	71.560	23,05	23.035.076,10
TOTAL	310.522	100,00	71.251.350,93

CF. J.B.VILLARES E COLRS, "LOCALIZAÇÃO DE NOVOS MATADOUROS" - FRI-
GORÍFICOS NO ESTADO DE SÃO PAULO, 1957, p.221.

A digitalização deste documento foi possível graças ao investimento do Programa de Pós-graduação em Geografia Humana (PPGH-FFLCH-USP) e realizada com recursos da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. Essa ação integra as atividades de comemoração dos 50 anos do PPGH no ano de 2021. Para mais informações sobre o PPGH e sua história, visite a página do programa: <http://ppgh.fflch.usp.br/>.